IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
(nr 154)
z dnia 14 czerwca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 154)

14 czerwca 2023 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat działalności polskich armatorów promowych – sytuacja finansowa i plany rozwojowe;

– informację na temat funkcjonowania Polskiego Rejestru Statków SA, ze szczególnym uwzględnieniem polityki kadrowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Henryk Śniegocki** prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA, **Andrzej Wróblewski** dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego, **Dariusz Pajórek** dyrektor do spraw technicznych i **Paweł Bartosiewicz** dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, **Jarosław Kotarski** dyrektor Oddziału Unity Line Limited sp. z o.o. w Polsce, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Eugeniusz Matuszczak** pełniący funkcję sekretarza Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego w Polskiej Żegludze Bałtyckiej SA, **Maria Kucharska** i **Remigiusz Rymaszewski** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej SA, członkowie Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Kinga Lowińska-Neumann** przewodnicząca Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" przy Polskim Rejestrze Statków SA wraz ze współpracownikami, **Piotr Redmerski** niezależny ekspert gospodarki morskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam pana ministra Grzegorza Witkowskiego. Witam pozostałych zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy dwa punkty: rozpatrzenie informacji na temat działalności polskich armatorów promowych – sytuacja finansowa i plany rozwojowe, a w punkcie drugim, rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania Polskiego Rejestru Statków SA, ze szczególnym uwzględnieniem polityki kadrowej. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjęła zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy zatem do realizacji porządku. O zreferowanie pierwszego punktu bardzo proszę pana ministra Witkowskiego.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, punkt pierwszy to działalność polskich armatorów promowych – sytuacja finansowa. Morze Bałtyckie to jeden z najbardziej rozwijających się obszarów żeglugi pasażerskiej na świecie. W naszym regionie na międzynarodowych liniach promowych oraz głównych połączeniach pomiędzy wyspami w rejonie Danii i Szwecji funkcjonuje 15 operatorów, w tym dwóch pol-

skich, Unity Line należący do grupy kapitałowej PŻM i Polferries należący do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA.

Nazywam się Grzegorz Witkowski. Jestem wiceministrem infrastruktury. Razem z moimi współpracownikami mamy zaszczyt przedstawić państwu informację na temat inwestycji, ale też sytuacji finansowej na rynku żeglugi promowej w rejonie Morza Bałtyckiego.

Spośród wyżej wymienionych 15 operatorów dominującą oraz ustabilizowaną pozycję posiadają Stena Line, DFDS, Tallink, Viking Line, TT-Line, Finnlines, oczywiście Unity Line, Euroafrica i Polferries. Przewozy promowe z polskich portów obsługuje 17 jednostek. Unity Line dysponuje siedmioma promami, obsługuje linie Świnoujście–Trelleborg oraz Świnoujście–Ystad. Polferries posiada pięć promów, które obsługują linię Świnoujście–Ystad i Gdańsk–Nynäshamn. Stena Line na linii Gdynia–Karskorona operuje trzema jednostkami, natomiast TT-Line obsługuje linię Świnoujście–Trelleborg czteroma jednostkami. Na obszarze Morza Bałtyckiego liderem na rynku żeglugi promowej pod względem liczby statków oraz zdolności przewozowej w odniesieniu do ładunków jest szwedzki operator Stena Line, który eksploatuje łącznie 17 promów obsługując Morze Bałtyckie wraz z Cieśninami Duńskimi. Kolejni operatorzy w tym segmencie to Finnlines, TT-Line oraz DFDS eksploatujący ro-paxy o dużej linii ładunkowej, które weszły do eksploatacji w ostatnich 3 latach.

Polska Żegluga Morska oraz Polska Żegluga Bałtycka wobec rosnącej konkurencji w strategicznych założeniach działalności przewidują sukcesywną wymianę posiadanej floty na nowe ekologiczne i z większą ilością linii ładunkowej jednostki. Polskie Promy sp. z o.o. jako spółka inwestycyjna z większościowym udziałem Skarbu Państwa przeznaczona do realizacji programu „Batory" w zakresie dostarczenia dla polskich armatorów promowych nowych jednostek realizuje kontrakt obejmujący budowę trzech z opcją na czwarty promów napędzanych LNG z alternatywnym zasilaniem bateryjnym. Parametry budowanych jednostek będą dostosowane do żeglugi na linii Świnoujście–Ystad. W tym kontekście osobiście byłem w Ystad. Rozpoczynaliśmy przygotowanie portu w Ystad, nowych nabrzeży pod nasze nowe większe promy, większe jednostki. Zresztą współpraca z portem Ystad wyjątkowo dobrze się układa. Wyjątkowo cenimy sobie tę współpracę. Strona szwedzka bardzo liczy na zasilenie naszych armatorów w nowe jednostki, co już się dzieje i o czym państwu zaraz powiem.

Polska Żegluga Morska z siedzibą w Szczecinie jest największym polskim armatorem statków żeglugi wielkiej i jednocześnie podmiotem dominującym w grupie kapitałowej liczącej ok. 130 podmiotów. Przedsiębiorstwo wraz z grupą kapitałową działa na światowym rynku przewozów trampowych, nieregularnych oraz na bałtyckim rynku przewozów promowych. Wśród spółek krajowych grupy kapitałowej dominują podmioty związane z transportem morskim: PŻM, Żegluga Polska S.A, Unity Line, Polsteam Frachtowanie i Polsteam Shipping Agency. Grupa kapitałowa PŻM posiada 54 statki, 50 masowców oraz 4 promy pasażersko-samochodowe o łącznej nośności 2 mln DWT.

Unity Line Limited jest podmiotem grupy kapitałowej PŻM prowadzącym działalność operacyjną, polegającą na eksploatacji promów należących do grupy kapitałowej oraz zarządzającym operacyjnie promami Euroafrica Shipping Lines. Spółka jest jedną z największych firm amatorskich działających na rynku bałtyckich przewozów promowych na trasie Świnoujście–Szwecja Południowa. Obok jednostek będących własnością grupy kapitałowej PŻM, czyli promów pasażersko-samochodowych, jak Polonia czy Skania, oraz promów ładunkowo-pasażerskich, jak Gryf czy Wolin, w zarządzie Unity Line znajdują się dodatkowo trzy jednostki cargo, Jan Śniadecki, Galileusz i Copernicus. Udział Unity Line Limited w potencjale przewozowym na linii Polska–Szwecja kształtuje się na poziomie 43% w zakresie przestrzeni ładunkowej i 33% w zakresie potencjału przewozów pasażerskich. Unity Line obsługuje trasy, tak jak powiedziałem, Świnoujście–Ystad i Świnoujście–Trelleborg promami Polonia, Skania, Jan Śniadecki, Gryf, Wolin, Galileusz, Copernicus razem z Euroafricą.

W 2020 r. w związku z zakończeniem zarządu komisarycznego i ukonstytuowaniem się organów przedsiębiorstwa rozpoczęte zostały prace nad przygotowaniem programu inwestycyjnego na lata 2022–2025. Określono kierunki działań w obszarach wymaga-

jących najpilniejszych inwestycji, w tym tonażu promowego przeznaczonego na linię Świnoujście–Szwecja Południowa oraz jednostek do przewozu ładunków masowych. W ramach prowadzonych działań inwestycyjnych w marcu 2021 r. Polska Żegluga Morska nabyła od Polskiej Żeglugi Bałtyckiej spółkę inwestycyjną przeznaczoną do pozyskania nowego tonażu promowego dla polskich armatorów. W trakcie roku 2021 i 2022 złożono do Skarbu Państwa, na podstawie przygotowanego biznesplanu, wnioski o udzielenie rynkowego finansowania projektu pod nazwą „Budowa i eksploatacja jednostek promowych przeznaczonych do żeglugi w rejonie Morza Bałtyckiego". Finansowanie Skarbu Państwa na warunkach rynkowych dokonane zostało w drodze dokapitalizowania i pożyczki. Inwestycja jest realizowana z udziałem spółek celowych – każda dla jednej jednostki – które zawarły kontrakt z wykonawcą na budowę trzech jednostek promowych. Zgodnie z przyjętymi założeniami dwie pierwsze jednostki zasilą flotę Unity Line należącą do grupy kapitałowej PŻM w latach 2025 i 2026.

Równolegle w latach 2021–2022 prowadzono prace zmierzające do zakontraktowania nowego tonażu masowego. Efektem tych działań są podpisane w 2022 r. dwa kontrakty na budowę ośmiu jednostek masowych przystosowanych do żeglugi w obszarze Wielkich Jezior Ameryki Północnej. Jest to druga, a w zasadzie trzecia noga dla Polskiej Żeglugi Morskiej, która pozwala w czasach dekoniunktury wyjść suchą nogą z kryzysu finansowego.

Polska Żegluga Bałtycka z siedzibą w Kołobrzegu jest podmiotem dominującym w grupie kapitałowej PŻB liczącej wraz z PŻB SA dziewięć podmiotów. Spółka wraz z grupą kapitałową prowadzi działalność w obszarze żeglugi promowej, obejmującej świadczenie usług w zakresie międzynarodowych przewozów pasażerskich i ładunkowych pomiędzy Polską i Skandynawią. Obecnie grupa posiada pięć jednostek promowych. Obsługa promów oraz odprawa pasażerów i ładunków realizowana jest przez Biuro Obsługi Amatorskiej w Świnoujściu oraz Biuro Obsługi Amatorskiej w Gdańsku. Po stronie szwedzkiej serwis uzupełniają biura w Ystad oraz Nynäshamn należące do Polferries AB. Główni bezpośredni konkurenci Polskiej Żeglugi Bałtyckiej to Stena Line Polska, Unity Line oraz TT-Line. Spółka realizuje przewozy promami pasażersko-samochodowymi, które pod marką Polferries obsługują stałe połączenia pomiędzy Polską a Skandynawią. W skład grupy kapitałowej PŻB oprócz spółki dominującej wchodzą: Polferries, Abacus Company, Adabar, Polbaltic, Polconor, Polmarine, Bluefath Shipping i Sea Tropid Corporation. Powyższe spółki prowadzą działalność integralną z działalnością PŻB SA w oparciu o struktury organizacyjne PŻB w zakresie amatorskim, rekrutacji załóg na promy oraz obsługi agencyjnej sprzedaży usług oferowanych przez spółkę. Z formalnego punktu widzenia Polska Żegluga Bałtycka jest wyłącznie operatorem promów, których właścicielami są spółki zależne. PŻB jako operator promów ponosi opłaty czarterowe oraz jednocześnie udziela spółkom wchodzącym w skład grupy kapitałowej pożyczek na finansowanie ich działalności inwestycyjnej.

I jeszcze krótko o planach rozwojowych. Panie przewodniczący, obszar, w którym Polska Żegluga Bałtycka prowadzi działalność, niesie znaczny potencjał rozwojowy, co powoduje konieczność systematycznej odmowy posiadanej floty i zwiększenia tonażu. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, spółka realizuje strategię grupy kapitałowej PŻB, której głównym założeniem jest wymiana jednostek starszych, o niższym potencjale przewozowym na nowocześniejsze, bardziej ekologiczne jednostki pływające o większej zdolności przewozowej i większej linii ładunkowej. W związku z realizacją projektu unijnego w ramach programu CEF-T Polska Żegluga Bałtycka w ubiegłym roku zawarła umowę czarteru z opcją wykupu promu ro-pax, spełniającego wymagania umowy grantowej, której beneficjentem jest właśnie m.in. Polska Żegluga Bałtycka. Jednocześnie spółka uzyskała na rynkowych warunkach dokapitalizowanie z przeznaczeniem na realizację inwestycji tonażowych. Wszystkie akcje nowej emisji zostały objęte przez Skarb Państwa. Uprzedzając państwa pytania, powtórzę jeszcze raz, że spółka uzyskała na rynkowych warunkach dokapitalizowanie z przeznaczeniem na realizację inwestycji tonażowych, a wszystkie akcje nowej emisji zostały objęte przez Skarb Państwa.

Polska Żegluga Bałtycka uczestniczy również w projekcie inwestycyjnym przewidującym kompleksowy wariant wymiany floty polskich armatorów promowych Unity Line z grupy kapitałowej PŻM oraz Polferries z grupy kapitałowej PŻB, realizowanym przez

Polskie Promy sp. z o.o., w którym promy trzeci i czwarty w opcji przewidziane są dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Szanowni państwo, reasumując, jesteśmy w bardzo dobrym momencie, jeżeli chodzi o wymianę floty promowej. Bardzo się cieszę, że odbywa się to w polskich stoczniach, a nie w chińskich albo w niemieckich, jak niektórzy z państwa chcieliby, żeby to było realizowane.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Po co taki tekst, panie ministrze?

Poseł Artur Łącki (KO):

A gdzie wybudowaliście gazowce?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Najważniejsza informacja jest taka, że pierwszy prom pod Wenecją jest już w zasadzie zbudowany. We wrześniu – październiku będzie przechodził próby morskie na Morzu Adriatyckim w Trieście. Kolejne trzy są budowane w gdańskiej stoczni Remontowa Shipbuilding. Dlaczego nie są budowane w Szczecinie, to wszyscy z państwa wiedzą. Gratuluję posłom z Platformy Obywatelskiej z Zachodniego Pomorza, którzy swoją głupią narracją, proniemiecką narracją wyśmiali stępkę, wyśmiali swoją własną stocznię. Wyśmialiście stoczniowców, których najpierw zwolniliście, zamknęliście stocznię w Szczecinie. Gratuluję posłom Borowczakowi i Aziewiczowi, dlatego że dzięki temu wasza stocznia w Gdańsku realizuje program „Batory", z czego się bardzo…

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie podsekretarzu, przymiotniki to syndrom słabych umysłów. Przypominam.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję. To tyle. Jeżeli są jakieś pytania…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Chciałbym, panie przewodniczący, żeby głos zabrali także przedstawiciele naszych armatorów, ale mam nadzieję, że będzie jeszcze prezentacja związana z budową promów.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Zanim będzie prezentacja, ośmielony wzajemnymi wycieczkami jako pierwszy zapisał się pan poseł Arkadiusz Marchewka. Jeżeli panowie chcecie zadać pytanie ministrowi, który tak odważnie…

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Ja potem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Chce pan?

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, prawda jest taka, że klęska dotycząca budowy promów jest waszym udziałem. To wy zaplanowaliście położenie jakiejś stępki.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Budują się cztery promy. Jaka to jest klęska?

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jeżeli mówi pan, że polscy armatorzy są w najlepszym momencie do tego, żeby zmieniać flotę, to ja panu powiem, że przez waszą, po pierwsze, arogancję, po drugie, niekompe-

tencję polscy armatorzy stracili 6 lat. W czasie kiedy uczestniczył pan razem z premierem Morawieckim, który dumnie pukał młotkiem w kawałek blachy…

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Wy przez 8 lat wybudowaliście tyle promów.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Wiem, że jest to dla pana bardzo bolesne, dlatego że jest to wasza wizerunkowa katastrofa i klęska, ale dzisiaj po raz pierwszy można powiedzieć, jakie są efekty waszej niekompetencji i skandalu, do którego doprowadziliście. Wie pan, co się stało w czasie, kiedy polscy armatorzy mieli budować promy, rozpoczynać budowę promów? Wy to robiliście. Niemiecka konkurencja – a tyle razy powtarzacie: „nie oddamy niczego Niemcom, będziemy chcieli wszystko odzyskać, reparacje", powtarzacie to w kółko – a więc TT-Line w tym samym czasie rozpoczęła budowę promów. I wie pan, co jest dzisiaj? Są dwa nowe promy. I wie pan, co się dzieje z polskimi armatorami? Tracą przewozy. Zna pan te liczby? No właśnie. I uważa pan, że są to dobre wyniki? Jest to katastrofa, proszę pana. I takie są pierwsze efekty waszych złych decyzji, waszej niekompetencji. Oznacza to, że konkurencja ze strony Niemiec zabiera rynek polskim armatorom, po prostu zabiera rynek, dlatego że nic nie zrobiliście przez 8 lat, doprowadziliście do katastrofy.

Jeżeli mówi pan, że jest pan wielkim zwolennikiem tego, żeby statki były budowane w polskich stoczniach – ja też bardzo trzymam za to kciuki, tylko problem polega na tym, że wy nie potrafiliście tego projektu w żaden sposób przeprowadzić – to chciałbym zapytać, gdzie PŻM buduje swoje statki. Gdzie buduje firma państwowa, którą też pan nadzoruje? W Polsce czy gdzieś w okolicach Azji? Może mi pan odpowiedzieć na to pytanie?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dzisiaj rozmawiamy o rynku promowym, a nie o…

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Ale niech pan odpowie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Widzi pan. Już kończę. Chciałbym zapytać, jeżeli są też przedstawiciele polskich armatorów. W związku z tym, że konkurencja w postaci niemieckiego przewoźnika, jakim jest TT-Line, ma już do dyspozycji dwa nowe promy…

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Też na sercu panu leży…

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

…chciałbym zapytać, na ile pozycja konkurencyjna z państwa strony jest oceniana jako pogorszenie tej sytuacji. Ile czasu potrzeba, żeby tę sytuację, po pierwsze, nadrobić? Czy w ogóle jest szansa, żeby ją wyrównać? Czy ta część rynku, którą polscy armatorzy utracili na rzecz niemieckiej konkurencji, waszym zdaniem w ogóle jest do odzyskania? Jeżeli tak, to kiedy? W tym miesiącu minie 6 lat od pukania młotkiem w kawałek blachy. Jest to 6 lat niekompetencji, oszustwa. Dzisiaj niestety widać tego pierwsze efekty w bardzo znaczącym spadku udziału w rynku polskich armatorów, tylko dlatego, że nie mają nowych jednostek, a Niemcy już je mają. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Borowczak. Potem pan poseł Urbaniak.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Panie ministrze, już kiedyś pana pytałem. Sprzedaliście osiem całkiem nowych jednostek, chyba miały 5–6 lat. Było to 6 czy 7 lat temu. Sprzedaliście, mieliście wtedy pomysł, żeby za sprzedane jednostki – chyba trzy kupili Rosjanie, a dwie Turcy – wybudować płaskodenne na amerykańskie jeziora. Coś za długo to trwa. Jakie są tam problemy? Prze-

cież była kasa ze sprzedaży. Było to 5 czy 6 lat temu. A więc jaki jest problem, że statki jeszcze nie pływają po amerykańskich jeziorach?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Urbaniak. I wracamy do prezentacji.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dziękuję. Dobrze. Nie będę wchodził w słowną nawalankę, jaka była, ale chciałbym uzyskać jedną konkretną informację, dlatego że to koresponduje z tematem. Dlaczego w ramach projektu „Batory", w ramach którego budowane są nowe promy, firmą, która ma kontrakt na nadzór kwalifikacyjny, jest Det Norske Veritas, a nie na przykład Polski Rejestr Statków? Co zadecydowało o tym, że to nie polska spółka się tym zajmuje, tylko wybrali państwo spółkę zagraniczną? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze pan przewodniczący Płażyński.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, przysłuchuję się dyskusji z pewnymi obawami o to, jaki wysyłamy sygnał na zewnątrz Komisji, dlatego że niewątpliwie koledzy z Niemiec, z tamtejszego przemysłu stoczniowego, i nie tylko, przemysłu promowego oglądają nas, a na pewno oglądają nas ich urzędnicy. Jak państwo wiecie, w takim zakresie niemiecka solidność jest rzeczywiście dosyć wysoka. Patrzą, co w Polsce dzieje się w branży morskiej, ale nie tylko. Dlatego bardzo proszę o zwracanie uwagi na to, jakie wnioski prezentujemy, co tutaj mówimy o przemyśle, jak ostro niektórzy się wypowiadają. Owszem, są pewne opóźnienia w projekcie „Batory", ale rzeczywiście to, co pan minister mówi, jest prawdą. Za poprzednich rządów jednostki po prostu nie powstawały, a teraz powstają. I to jest ta zasadnicza różnica, której państwo nie przekrzyczycie, ale też nie wiem, po co za każdym razem podnosić ciągle ten wątek. Za każdym razem, kiedy rozmowa dotyczy promów, jest to samo. Wszyscy znamy te argumenty po wielokroć. Za każdym razem jest ta sama dyskusja, są podnoszone te same argumenty, myślę, że ze szkodą dla polskiej branży morskiej, dlatego że już trochę lat od tego czasu upłynęło. Dzisiaj jesteśmy w trochę innym miejscu, więc rozmawiajmy o teraźniejszości i o przyszłości, dlatego że przeszłość została również przez państwa z opozycji w jakimś sensie rozliczona.

W kontekście tego, że słuchają nas koledzy z Niemiec, pana przewodniczącego Marchewkę proszę o ostrożność w formułowaniu pewnych poglądów, które mogą zostać mylnie zinterpretowane. W swojej wypowiedzi na przykład poruszył pan, panie przewodniczący, kwestię reparacji. Ktoś, kto nie zna pana poglądów i polskiej sceny politycznej na temat reparacji, mógłby wnioskować z tego, że ma pan jakieś dezawuujące podejście do reparacji, jakbyśmy nie mieli otrzymać odszkodowań, a przecież wszyscy chcemy odszkodowań od Niemiec za zbrodnie II wojny światowej. A więc proszę tutaj też o ostrożność. Myślę, że w tych bardzo ważnych sprawach, niezwykle ważnych sprawach musimy trzymać jedną polską pięść i razem realizować politykę, jeżeli chodzi o odszkodowanie od Niemiec, nie wysyłać sygnałów, które mogłyby zostać mylnie zinterpretowane.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze pan poseł Marchewka jedno zdanie.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie przewodniczący, podałem to tylko jako przykład, że opowiadacie o jakichś wielkich sprawach, a prawda jest taka, że czyny, które podejmujecie, zupełnie przeczą temu, co opowiadacie. Fakt oddania rynku właśnie konkurencji niemieckiej jest tego przykładem. I możecie mówić, obojętnie, co chcielibyście, o tym, że ważne są reparacje, o tym, że wszystko będzie produkowane w Polsce, o tym, że będziecie tu budować statki, o tym, że nikomu nic nie oddacie, będziecie mówili o tym, że zagranica jest zła, pan minister będzie mówił, że nie będzie budował promów za granicą, tylko problem jest w tym,

że promów dalej nie ma, a polscy armatorzy na tym tracą. Chcę powiedzieć, że rzeczywistość jest zupełnie inna, niż opowiadacie.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Promy budujemy w Polsce. Panie pośle Marchewka, promy budujemy w Polsce.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Budujecie od 6 lat i nie możecie zbudować, a konkurencja niemiecka już dawno to zrobiła i przejęła rynek. Takie są efekty waszego zarządzania.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Takie są wasze teorie, ale Gdańsk jest w Polsce.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale dla jasności, dla pewnej czystości dyskusji, żeby nikt nie miał wątpliwości, panie przewodniczący, oczywiście jest pan za tym, domaga się pan razem z nami odszkodowania od Niemiec za zbrodnie II wojny światowej. Jasne.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Poseł Artur Łącki (KO):

Ale co to ma do rzeczy?

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Temat został poruszony tu publicznie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja też nie wiem, co on ma do rzeczy, jeżeli chodzi o dyskusję nad promami, ale został podniesiony nie przeze mnie, panie pośle.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. W związku z ostrą dyskusją pomiędzy wiceprzewodniczącymi złożę formalny wniosek na posiedzeniu Sejmu, żeby komisję weryfikacyjną rosyjską poszerzyć jeszcze o badanie wpływów niemieckich. Bardzo proszę, pan minister. Nie. Prezentacja jest gotowa. Proszę o prezentację.

[Prezentacja filmu]

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, czy jeszcze coś chcecie do tego dodać?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

W zasadzie jak na stępkę to chyba dużo, nie?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Czy w pierwszym punkcie jeszcze ktoś chciałby zabrać głos?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Jeżeli chodzi o pytania, które są zadane, bardzo proszę przedstawicieli armatorów o odpowiedzi na poszczególne pytania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Widzę, że zgłasza się jeszcze pan Zahorski. Bardzo proszę. Chyba też ma pan film, tak?

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, szanowni panowie posłowie, szanowni goście, przygotowałem kilka rzeczy. Chciałbym państwu powiedzieć, że opracowanie zrobione w Ministerstwie Infrastruktury, z całym szacunkiem, ale nie jest o rynku promowym, natomiast my musimy spojrzeć szeroko na rynek promowy Bałtyku, dlatego że na tym rynku dzia-

łają nasi polscy armatorzy. Pierwsza sprawa, o której chciałbym państwu powiedzieć, to to, że w 2014 r. powstał projekt uzgodniony pomiędzy trzema armatorami PBŻ, PŻM i prywatną firmą amatorską Euroafrica Shipping Lines, dotyczący powstania Polskiej Grupy Promowej. W 2015 r. na posiedzeniu rządu został przyjęty projekt, który dokładnie nazywał się „Program rozwoju branży przewozów morskich", gdzie była informacja o budowie dwóch promów z nowoczesnym napędem LNG. W roku 2016 wystarczyło to tylko kontynuować i nic więcej nie robić. Jest to jedna sprawa.

Proszę państwa, druga sprawa jest taka, że w dokumencie tym zabrakło dwóch ważnych parametrów. Po pierwsze, głównym parametrem eksploatacyjnym promów morskich, ro-paxów, które pływają po Bałtyku, jest tzw. długość linii ładunkowej. Dla laika powiem, że jest to coś takiego, że jak samochody, TIR-y wyjeżdżają z promu, ustawia się to wszystko w jednej linii. Długość tej linii to właśnie pojemność linii ładunkowej. Dzisiaj jest to pierwszy parametr eksploatacyjny promów na Bałtyku. Parametr ten został ustawiony przez konkurencję, czyli przez TT-Line i drugiego operatora konkurencyjnego, który pływa do Gdyni, na poziomie 4600 m długości. Generalnie jest to kawał drogi dla samochodów. Tutaj chciałbym państwu pokazać rozwój floty promowej, zmodernizowane statki na Bałtyku. Proszę państwa, są to statki, które były przebudowywane, są to istniejące jednostki, które były przebudowywane w stoczniach, m.in. właśnie w takich jak nasza Remontowa z Gdańska. Statki te miały przedłużaną linię ładunkową. Zwróćcie państwo uwagę, że praktycznie wszystkie jednostki, które są przedłużane, poza niektórymi przypadkami, mają linię ładunkową powyżej 4000 m. Dzisiaj jest to standard.

Na drugim slajdzie macie państwo rozwój floty promowej na Bałtyku. Macie państwo wszystkie nowe promy, które weszły. Po prawej macie państwo datę wejścia do eksploatacji, wszystkich amatorów, liczbę promów. Proszę, żebyście państwo zwrócili uwagę, jak dużo nowych promów, które weszły do eksploatacji, zostało zbudowanych w ostatnich latach. Wszystkie te promy, a mówimy o promach bałtyckich, mają parametr na poziomie 4600 m i więcej. Finnlines, czyli grupa Grimaldi, ma promy nawet na poziomie 5100, 5800 m. Dlaczego państwu to pokazuję? Dzisiaj jest to nowy bałtycki standard. Armatorzy, który nie mają takiej długości linii ładunkowej, wypadają z rynku.

Pokazywany państwu przed chwilą prom, który jest budowany we włoskiej stoczni Visentini przez Polską Żeglugę Bałtycką, jest promem już całkowicie przestarzałym. Jest to prom, który nie nadaje się eksploatacyjne na Bałtyk. Myślę, że armatorzy to potwierdzą. Jest to prom, który ma tylko 3000 m linii ładunkowej. Jest to prom, który ma 1000 miejsc pasażerskich, przynajmniej dwa i pół razy tyle, ile potrzeba na Bałtyk. Najgorsze w tym jest to, że prom był budowany na długie przebiegi powyżej 24–28 godzin, gdzie faktycznie pasażerowie idą spać do kabin. Na przebiegach rzędu 6–8 godzin większość pasażerów idzie do baru albo na taras widokowy i po prostu przepływa sobie do Skandynawii podziwiając widoki, a nie wchodzi do kabin.

Dlaczego państwu o tym mówię? Prom PŻB to wyrzucone w błoto pieniądze. Jest to prom robiony na tzw. sztukę, który nie ma żadnego uzasadnienia ekonomicznego, o czym wszyscy armatorzy wiedzą. Być może Polska Żegluga Bałtycka tego nie powie, ale został on po prostu wciśnięty na siłę do PŻB. Jest to problem. Przy okazji PŻB ma dwa promy, jeden był budowany w roku 1980, a drugi w roku 1981. Są to małe promy. Praktycznie nawet razem jednostki te nie są w stanie sprostać standardom TT-Line. Proszę państwa, jest to bardzo ważne. Generalnie nasza flota wylatuje z eksploatacji.

Chciałbym państwu tylko pokazać, że zamiast budować w roku 2015 czy 2016 promy, uwaga, w Remontowej, dlatego że jest to jedyna stocznia polska, która jest w stanie robić promy… Chwała za to, że w końcu zostało to zrozumiane. Chciałbym państwu powiedzieć, że nie jest prawdą, że program „Batory" jest kontynuowany, dlatego że program „Batory" dotyczył Szczecina. Był to program dotyczący budowy promów w Szczecinie. Był to również program, uwaga, utworzenia stoczni złomowej w Szczecinie. Ani nie utworzono stoczni złomowej, ani nie rozpoczęto budowy. A więc program został kompletnie zaniechany. W tej chwili mówimy o czymś kompletnie innym, a jedyne, co zostało z programu „Batory", muszę państwu powiedzieć, to to, że w tej chwili w Szczecinie jest złomowany nielegalnie z naruszeniem wszystkich ustaw unijnych i z naruszeniem ustawy o odpadach. Dok, którego właścicielem kiedyś była Gryfia. W tej chwili jest cięty

w centrum miasta, palony palnikami przy jeżdżących tramwajach, bez żadnych papierów, bez zgody, o czym wie urząd morski, wie wojewódzki inspektorat ochrony środowiska. Robią tam kontrolę już 2 tygodnie. Chciałem państwu pokazać, jak wygląda realizacja budowy zielonej stoczni.

Dlaczego państwu to wszystko pokazuję? Dlatego, że pokazuje to, że na dzień dzisiejszy promy, które będą oddane w roku 2025 bądź 2026, będą to promy, które wejdą za późno do eksploatacji. PŻM jest bardzo silnym amatorem, który po odejściu Brzezickiego na szczęście uzyskał mocną pozycję finansową. Jestem z tego dumny, jestem dumny z ich wyników finansowych. Cieszę się, że w końcu oddano zarządzanie przedsiębiorstwu ludziom z przedsiębiorstwa i robią kawał dobrej roboty. Chwała im za to. Ale prom jest za późno. Dlaczego państwu pokazuję promy? Ponieważ wszystkie promy są budowane w kwotach pomiędzy 140 a 160 mln euro. Prom, który jest budowany w Gdańsku, z uwagi na różne rzeczy związane ze wzrostem cen pracy, energii, stali może osiągnąć docelowo nawet dwukrotną wartość tamtych cen.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Nieprawda. Niech pan nie kłamie.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Niech pan nie macha głową. Skończymy, zobaczymy. Natomiast powiem państwu jedną rzecz. Zamiast wybudować za psie pieniądze, za przeproszeniem, promy dla armatorów w 2015, 2016 r., podpisać gdziekolwiek kontrakty, rozpocząć kilka promów w Remontowej, być może równocześnie w Chinach, żeby dać flotę, przespano ten moment.

Teraz powiem państwu najlepszą rzecz. Armator Finnelines wchodzi w tym roku do Świnoujścia. To już nie ci źli Niemcy, nie TT-Line, teraz będą Włosi. TT-Lines to włoska grupa Grimaldi, która jest bardzo silnym armatorem, ma kapitalne zaczepienie w Unii Europejskiej. Strona polska będzie musiała wpuścić ich do Świnoujścia. Następnie do wejścia do Świnoujścia szykuje się duński DFDS. Rozmawiałem, szykują się, rozmawiają. W tej chwili w Świnoujściu mamy budowany drugi prywatny terminal ro-ro. To już nie jest tylko zarząd portu, a więc nie ma takiej opcji, żeby ktoś ich nie wpuścił.

Uwaga, szwedzka Stena Line też chce to robić. Proszę państwa, w 2029 r. będzie oddany do eksploatacji tunel Dania–Niemcy. Promy stamtąd, niestety bez zatrudnienia, wrócą na nasze rejony. Konkurencja zaostrza się, a nasi armatorzy zostają bez pomocy państwa, dlatego że jest to pomoc zrobiona za późno. Zostali wystawieni na żer.

To, co się w tej chwili dzieje, spadki, które nie są na poziomie 2–3%, tylko dużo większe, nie będziemy mówić jakie, gdyż są to tajemnice przedsiębiorstwa, ale dobrze wiemy i pan, panie Grzegorzu Witkowski, też dokładnie wie, jakie są spadki, są to spadki, które powodują, że nasi armatorzy mają zagrożoną przyszłość i nie dotrwają do nowych promów, żeby to było jasne, wypadną z rynku. Jest to wina zaniechania. Pomijam wszystkie rzeczy ze stępką, budowaniem promu w nieistniejącej stoczni bez dokumentacji, bez niczego, to, co państwo zrobiliście. Była to żenada. Jest to wstyd dla naszego regionu. Branża stoczniowa jest też u nas i też potrzebuje wsparcia, a to, co państwo zrobiliście, to jest po prostu destrukcja. I jest to smutne.

Właściwie to wszystko, co chciałem państwu powiedzieć na ten temat, dlatego że nie ma tu co więcej mówić, niestety. Jeszcze powiem państwu ostatnie zdanie. Tak wszyscy działają, że, uwaga, w porcie w Świnoujściu brak jest możliwości zdawania fekaliów z promów. Niech armatorzy to potwierdzą. Kolejna sprawa to brak możliwości bunkrowania LNG w Świnoujściu. To następna sprawa. Jest to, proszę państwa, przygotowanie na rynek konkurencyjny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dalej proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Armatorzy chcą udzielić odpowiedzi.

Tak, panie ministrze? Bardzo proszę. Kto z państwa się zgłasza? Proszę się przedstawiać.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Tak, ponieważ na agenturalne insynuacje i tyrady usłyszane przed chwilą przez wszystkich państwa nikt nie będzie podpowiadał. Nikt poważny.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Aha, czyli na tym zamykamy dyskusję w punkcie pierwszym.

Dyrektor Oddziału Unity Line Limited sp. z o.o. w Polsce Jarosław Kotarski:

Nie, nie, przepraszam…

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Pytaliśmy przedstawicieli armatorów.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pytam, ale nikt się nie zgłasza. Bardzo proszę.

Dyrektor Oddziału Unity Line Limited sp. z o.o. w Polsce Jarosław Kotarski:

Zgłaszam się. Przepraszam, wcisnąłem przycisk. Widocznie pan nie odnotował. Przepraszam bardzo. Jarosław Kotarski. Jestem dyrektorem w Unity Line, oddział w Polsce.

Powiem tak. Ze swojej strony jako zarządzającego flotą promową nie oglądamy się w przeszłość. Bardziej interesuje nas przyszłość. Trochę odniosę się do tabelki, o której była mowa. Wchodząc w szczegóły, ponad 4000 m linii ładunkowej na trasy Świnoujście–Szwecja Południowa przy częstotliwości odejść, jaką dajemy, to troszeczkę dużo. Kiedy w 2014, 2013 czy nawet w roku 2009 rozmawialiśmy jeszcze o długości linii ładunkowej, mówiliśmy o 3000 m, później podnieśliśmy do 3600 m. Uważamy, że 3600 m linii ładunkowej jest optymalne. Rozmawialiśmy z biurami projektowymi, że uzyskanie 3600 m i 4100 m linii ładunkowej odbywa się niewielkim kosztem. Większy prom nie jest droższy, dlatego że jego parametry wiązałyby się tylko z troszeczkę większą szerokością i wciśnięciem jeszcze jednego pasa dla załadunku samochodów.

Kolejna techniczna rzecz, która tu była wspomniana, to kabiny przy krótkim przelocie. Muszę to zdementować, dlatego że obserwujemy to na naszych promach Polonia i Skania, które mają certyfikaty na przewóz 1000 pasażerów, a poziomy 600–700 praktycznie osiągamy w najwyższych szczytach przedświątecznych, nawet nie wakacyjnych. Zaobserwowaliśmy, że w momencie kiedy wszystkie kabiny są zarezerwowane, spada zainteresowanie podróżą. To nie jest prawda. Dzisiaj pasażer jest bardziej wymagający i także w czasie rejsów dziennych jest zainteresowany tym, żeby wykupić kabinę i żeby spędzić w niej 6 godzin nawet w ciągu dnia. Jest to parametr, który w tej chwili jest dosyć istotny. Liczba kabin też jest dosyć istotna, czego doświadczyliśmy w pandemii oraz w ramach standardów, jakie w tej chwili pokazują się na rynku. Przewoziliśmy po czterech kierowców w jednej kabinie. W pandemii ograniczyliśmy to do dwóch. Były wymogi czy naciski na nas, żebyśmy ograniczyli do jednego pasażera w kabinie, każdemu dali indywidualną kabinę, co było dla nas niemożliwe do spełnienia, dlatego że nie mogliśmy pływać z połową ładunku. Nie byłoby to w ogóle ekonomiczne. Wiązałoby się z zatrzymaniem statku. W przyszłości, a właściwie już w teraźniejszości, co zapewniają większe statki, kierowcy mają indywidualnie kabiny do wykorzystania, nie tłoczą się.

Prom, który jest wbudowany w GSR, jest promem, który będzie spełniał nasze wymagania. Czekamy, kiedy wejdzie. Z tego, co stocznia mówi w tej chwili, perspektywa początku roku 2025 nie jest już dla nas tak odległa, dlatego że jesteśmy w połowie roku 2023. Naszym zadaniem jest korzystać z takich instrumentów ekonomicznych, marketingowych, strategii zatrudniania i wykorzystania naszych jednostek, żeby dotrwać do tego czasu. Nie chciałbym tutaj czarnowidztwa, że to jest koniec polskich promów, dlatego że widzimy światło w tunelu. Widzimy, że rok 2025 i później kolejne wejście promu do eksploatacji da nam świeży oddech i narzędzia do tego, żeby konkurować.

Faktem jest, że teraz mieliśmy ciężki okres, ponieważ dopadł nas rok pandemiczny, który ograniczył nam przewozy pasażerskie. Później dopadła nas wojna na Ukrainie, która spowodowała drastyczny wzrost cen paliwa i wzrost kursu dolara, a oprócz tego,

że wzrosła cena za paliwo, to jeszcze wzrósł przelicznik. Zarabiając w innej walucie niż dolary, płaciliśmy więcej za paliwo. Mamy narzędzie, jakim jest dodatek paliwowy, którym obciążamy naszych klientów. Jest to zależne od nas, właściwie od sytuacji na rynku paliw. To jesteśmy w stanie sobie rekompensować, natomiast wzrostu kursu dolara już nie byliśmy. Jak mówię, naszym zadaniem jest dotrwać. Nie widzę aż tak tragicznie sytuacji, że mielibyśmy umrzeć. Nie mówię, że będzie nam łatwo, ale generalnie w shippingu nigdy nie jest łatwo. Jest dobra koniunktura, jest zła koniunktura. Trzeba z tym walczyć, a my jesteśmy tego nauczeni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Kto jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Pełniący funkcję sekretarza Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego w Polskiej Żegludze Bałtyckiej SA Eugeniusz Matuszczak:

Eugeniusz Matuszczak. Przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego w Polskiej Żegludze Bałtyckiej SA.

Szanowni państwo, prawie dokładnie rok temu Komisja zajmowała się sprawami poruszonymi przez załogę Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jak pan przewodniczący zapewne pamięta, napisaliśmy pismo, załoga napisała pismo. Wystąpienia do różnych organów, instytucji, instancji były po to, żeby zwrócić uwagę na coraz gorszą sytuację panującą w naszym przedsiębiorstwie. Zwracaliśmy uwagę państwu na wszystkie negatywne historie, które dzieją się wokół PŻB z punktu widzenia bardziej pracowników, załogi PŻB. Chciałbym państwu powiedzieć, jaki jest efekt naszego wystąpienia do ministra. Nasze pismo było skierowane do ministra infrastruktury. Właściwie pozostało ono bez echa. Nic się nie stało. A więc rok po naszym wystąpieniu został de facto stracony. Sytuacja przedsiębiorstwa jeszcze się pogorszyła. Pan Zahorski powiedział o sytuacji związanej z nowym tonażem, oczywiście nowym w cudzysłowie, który ma przyjść do PŻB. Jeżeli dobrze liczę – jeżeli liczę źle, proszę o poprawienie – pierwszy statek, który dostaniemy jako PŻB z naszej polskiej stoczni, przyjdzie do nas w roku 2029, może 2030. Nie rozumiemy, dlaczego PŻB zostało odepchnięte od pierwszego procesu.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Skąd ma pan takie informacje? Jaki rok 2029? Przed chwilą mówiłem, w jakich latach będzie…

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Przewodniczącym jest pan poseł Sawicki.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

A nie poseł Aziewicz.

Pełniący funkcję sekretarza FZZMiR, przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego w PŻB SA Eugeniusz Matuszczak:

Powiedzmy, rok wcześniej. Może rok 2028. Do tej pory… Panie ministrze, niech pan się nie uśmiecha dziwnie, przekażę załodze, jakie pan robi miny, jakie teksty pan tutaj wstawia. Do tej pory Polska Żegluga Bałtycka już nie będzie istniała. Przedsiębiorstwa już nie będzie, przedsiębiorstwa, w którym pracuję 45 lat. De facto jest to moja druga matka. Dlatego bardzo proszę, żeby zachowywał się pan poważnie.

Proszę państwa, odepchnięto nas od perspektywy wcześniejszego wybudowania promu dla PŻB. Płace załogi PŻB są najniższe na Bałtyku. Są najniższe wśród załóg wszystkich firm promowych. Za czasów, kiedy prezesem zarządu był pan Piotr Redmerski, który jest obecny tutaj na sali, zbliżaliśmy się powoli, jeżeli chodzi o płace, do innych amatorów. Byliśmy bardzo blisko do płac Unity Line. Było to nasze najbliższe odniesienie. Na dzień dzisiejszy, proszę państwa, opinia załogi jest taka. Zostaliśmy odepchnięci od wszystkich perspektyw szybkiego dostarczenia floty, nowych statków. Pan Zahorski ładnie określił nowy statek, że de facto on już się nie nadaje na naszą linię. Proszę państwa, nie wiem, czy frakcja niemiecka podsłuchuje, ale spadki przewozów są drama-

tyczne. Nie wiem, z czego będziemy płacić za nowy prom. W tej chwili w mojej ocenie i w ocenie załogi PŻB sytuacja jest dramatyczna. Dlatego zwracamy się do wszystkich państwa, obojętnie z jakiej partii, z jakiej opcji. Nas to nie interesuje. My przyjechaliśmy tutaj po to, rok temu już to sygnalizowaliśmy, żeby ponownie zasygnalizować dramatyczną sytuację Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Proszę pamiętać, że PŻM ma drugą nogę, ma statki, którymi zarabia, natomiast my nie mamy. My mamy tylko promy. Jeżeli promy nie będą zarabiały, to firma de facto powoli będzie się zwijała, a jak powiedziano, konkurencja wchodzi tam na głowę. Włazi Finnelines, wchodzi jeszcze Stena Line, itd. Naprawdę tego nie udźwigniemy.

Jest prośba 700-osobowej załogi, dlatego że w PŻB pracuje 700 osób, żebyście państwo zostawili wszystkie historie polityczne, partyjne czy jakieś inne i żebyście rzetelnie zajęli się problemem Polskiej Żeglugi Bałtycki. To, co wypracowała załoga PŻB pod kierownictwem pana Piotra Redmerskiego, którego do dzisiaj nie rozumiemy, dlaczego się pozbyto, dlaczego przestał pełnić funkcję prezesa… Człowieka, który zarobił dużo pieniędzy, zawsze miał rezerwowe kwoty pieniędzy, odnowił flotę, nagle się pozbywa. Nie chcę oceniać bieżącego zarządu, dlatego że to nie moja sprawa, natomiast twierdzimy, że nie idziemy w dobrym kierunku. Chciałbym państwu tylko przypomnieć, że w tej chwili niedaleko Kołobrzegu, niedaleko Koszalina upadła fabryka autobusów, 800 ludzi poszło na bruk. Boimy się, cały czas martwimy się o to, że następne 700 osób, pracowników PŻB również będzie musiało szukać sobie innej pracy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan przewodniczący Marchewka zadaje tylko pytanie o wyniki finansowe.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Zgadza się. W materiałach, które otrzymaliśmy, jest wskazane, że rok 2022 Polska Żegluga Bałtycka zakończyła stratą na poziomie 11 mln zł. Jak wyglądają wyniki za pierwszy kwartał tego roku? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Czy ktoś jest w stanie odpowiedzieć?

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:

Tak. Zgłaszam się.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:

Paweł Bartosiewicz. Polska Żegluga Bałtycka.

Przysłuchuję się dosyć długo dyskusji. Bardzo dziękuję wszystkim państwu za troskę, szczególnie dziękuję panu Eugeniuszowi. Jestem zdumiony tym, co tutaj opowiada, dlatego że rozmawiamy niemalże codziennie, widujemy się codziennie. Wizji, jaka tutaj jest roztaczana, jeszcze nie słyszałem, a co najważniejsze, nie znajduje ona uzasadnienia.

Jeszcze krótko odniosę się do tabelek, które widzieliśmy. Mazovia nie ma linii ładunkowej 2400 m tylko 2620 m. To tak gwoli ścisłości, dlatego że prezentował pan bardzo szczegółowe dane, jeżeli chodzi o prom Mazovia. Niemniej mówiąc o linii ładunkowej, należałoby też zastanowić się, czy jest to linia na samochody ciężarowe, na trailery, czy na samochody osobowe, żeby wszystkiego nie wrzucać do jednego worka. Linia ładunkowa to jeden parametr, natomiast różnie ułożony, różnie ukształtowany.

Odnośnie do wyników finansowych, to, co mówiliśmy tu już wszyscy, i to, co się często pojawia, to to, że rok był wyjątkowy, podejrzewam, że zarówno u armatora Unity Line, jak i u nas w PŻB pod względem zarówno przychodów, jak i kosztów. Oczywiście zauważyliśmy spadki przewozów, natomiast przychody są rekordowo wysokie. Panie przewodniczący, teraz należałoby też zastanowić się, czy zależy nam na ilościach, czy zależy nam na pieniądzach i na przychodach. Przychody osiągnęliśmy na poziomie 0,5 mld zł. Są one rekordowe w historii PŻB. Nigdy takich nie było. Oczywiście koszty też są rekordowe. Wynik skonsolidowany na poziomie grupy udało się osiągnąć w wyso-

kości 2,3 mln zł. EBITDA wyniosła 51 mln zł. W roku, w którym wydaliśmy na paliwo 100% więcej, niż było wydawane do tej pory, udało się osiągnąć pozytywny wynik.

Druga rzecz. Mówił pan tutaj o wynikach PŻB w historii. Oczywiście, ale w historii przy tej liczbie rejsów wydawano na paliwo jedną czwartą tego, co wydano w roku 2022. Od razu winduje to wynik. Pomijam jeszcze inne aspekty i okoliczności płatnych tenut, itd. Odpowiadając panu posłowi, przychody wyniosły 0,5 mld zł, wynik na sprzedaży 17 mln zł, wynik netto 2,3 mln zł, EBITDA 51 mln zł. Jest to wynik grupy kapitałowej. Nie, nie, jest to wynik za rok 2022. Pierwszy kwartał oczywiście jest zakończony stratą, dlatego że jest to sezonowość, 3 miesiące, marzec.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dostaliśmy informacje, z których wynika, że rok 2022 zakończył się stratą netto w wysokości 11 mln zł.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:

Tak, ale z gwiazdką, że były to dane wstępne, niezatwierdzone przez biegłego rewidenta. W danych wstępnych, jeżeli mówimy o wyniku nie grupy kapitałowej, tylko o jednostkowym sprawozdaniu, była strata na poziomie 6,3 mln zł. Nie było to 11 mln zł, tylko 6,3 mln zł. Są to takie rzeczy.

Może jeszcze odniosę się w dwóch słowach do tego, co było mówione o promie, który jest dla nas budowany. Będzie czarterowany z opcją wykupu. To nie jest tak, że Polska Żegluga Bałtycka zamówiła sobie przestarzały prom ze złą linią ładunkową, która nigdzie się nie nadaje, że kupuje sobie taki prom. Nie, Polska Żegluga Bałtycka będzie go czarterować. Jeżeli w czarterze wyjdzie, że jest to opłacalne dla stron, to podejmie wyzwanie, żeby go wykupić, ma taką opcję. Natomiast prom, który jest budowany w polskiej skoczni, będzie dla PŻB w roku 2027. Jest to napisane, jest to ustalone. Proszę to zrozumieć, gdyż może jest to istota sprawy. Prom włoski wchodzi na linię w roku 2024, natomiast w roku 2027 wchodzi prom z programu „Batory". Może nawet w roku 2030. Panie Eugeniuszu, wiele razy mówiliśmy, pokazywaliśmy w prezentacjach, jak to ma wyglądać, co kiedy wchodzi.

Gdybyśmy czekali na program… Oczywiście tak też nie jest. Szanowni państwo, padają tu głosy, że armatora należy wyposażyć w jednostki. Oczywiście fajnie by było, ale te czasy się skończyły. Jest wolny rynek. Pieniądze nie mogą trafić do spółki, dlatego że spółka będzie budować sobie stawek. Cały czas padają tutaj też głosy naszej konkurencji. Całe szczęście, że jest konkurencja. Skoro konkurencja chce tutaj przypłynąć i zarabiać pieniądze, świadczy to o tym, że jest rynek. Jeżeli nie zrobimy, nie skończymy kroków, które teraz podjęliśmy, to faktycznie będzie ciężko, ale dzisiaj takiej sytuacji nie ma. My też dokładnie nie wiemy, ile przewozi „tetetka", jak zarabia, czy dokłada do tego. Poza tym pamiętajmy, że to były podmioty prywatne, a prywatny może troszkę więcej w tych uwarunkowaniach.

Podsumowując, dziękuję pięknie za troskę, za to, co tu zostało powiedziane. Będziemy informować na bieżąco, co się dzieje z projektami i jak walczymy na rynku.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Z tyłu zgłaszało się dwóch panów i pani. Poczekaj, kolego pośle.

Niezależny ekspert gospodarki morskiej Piotr Redmerski:

Piotr Redmerski, były prezes PŻB.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni panowie i panie, mam jedno pytanie do przedstawiciela PŻB. Nie chcę tutaj rozwodzić się na temat patologii, która była w planie „Batory", kiedy zmuszano PŻB do realizacji tego projektu w stoczni Gryfia. Myślę, że temat ten będzie jeszcze omawiamy w innych instytucjach. Mam krótkie pytanie do przedstawiciela PBŻ. Skoro przychody spadły, koszty rosną, jak pan wytłumaczy wzrost usług obcych o 28 mln zł w skonsolidowanym sprawozdaniu za rok 2021, dlatego że jeszcze nie ma sprawozdania za rok 2022?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie prezesie, zbierzemy inne pytania.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:

Jeżeli mógłbym, odpowiem od razu, dlatego że jest to jakieś niezrozumienie, nieporozumienie. Przychody nie spadają, tylko rosną.

Niezależny ekspert gospodarki morskiej Piotr Redmerski:

Jeszcze raz powtórzę pytanie. Usługi obce wzrosły o 28 mln zł. Jest to część. Dotyczy to sprawozdania skonsolidowanego. Są tam też usługi remontowe. Były one na poziomie 25 mln zł, wzrosły o 28 mln zł. Z jakiego tytułu?

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:

O którym roku pan mówi?

Niezależny ekspert gospodarki morskiej Piotr Redmerski:

O roku 2021. O sprawozdaniu skonsolidowanym.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:

Według pana jaki był wzrost?

Niezależny ekspert gospodarki morskiej Piotr Redmerski:

Cytuję dane. W roku 2020 było 89 374 513 zł, rok później było 118 171 803 zł.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:

Odpowiem panu. Pierwsza rzecz. Mówi pan o sprawozdaniu skonsolidowanym i o usługach obcych. Musiałbym mieć sprawozdanie, ale i tak jestem w stanie. Proszę kontynuować, ja sobie to znajdę i od razu…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeżeli w międzyczasie zgłaszają się inne osoby, proszę bardzo.

Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej, członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Remigiusz Rymaszewski:

Remigiusz Rymaszewski. Komisja Międzyzakładowa „Solidarności" przy Polskiej Żegludze Morskiej.

Szanowni państwo, Komisja Międzyzakładowa z niepokojem obserwuje obecne działania grupy PŻM dążące do pełnego zaangażowania finansowego w realizację projektu budowy promów typu ro-pax należących do podmiotów obcych względem armatora. Pragniemy przedstawić swoje stanowisko w tej sprawie i zaznaczyć stanowczy sprzeciw wobec rozważanych działań grupy.

Grupa PŻM jako największy armator w Polsce zatrudnia obecnie 2644 osoby, z czego 1895 na morzu i 759 na lądzie. Osoby te polegają na naszym armatorze, żeby móc zapewnić sobie oraz swoim rodzinom godziwe warunki do życia. Stabilność zatrudnienia i umożliwienie przez to pracownikom grupy PŻM spokojnego planowania przyszłości i wiązania jej z armatorem jest jedną z cech charakterystycznych grupy, która wynika m. in. z jej statusu jako największego armatora morskiego w Polsce. Cecha ta daje armatorowi niewątpliwą przewagę na konkurencyjnym rynku pracy w sektorze shippingowym. Jako pracownicy grupy PŻM liczymy na to, że jej władze podejmują wszystkie niezbędne kroki, żeby stabilność ta nie była zagrożona.

Obecnie duża część obrotów grupy PŻM pochodzi z eksploatacji masowców generujących większość przychodów, które z kolei umożliwiają nie tylko kontynuację działalności grupy, lecz także czynienie niezbędnych nakładów inwestycyjnych w celu utrzymania jej konkurencyjności na rynku żeglugowym, zapewnienia zatrudnienia załóg na odpowiednim poziomie zarówno jakościowym, jak i ilościowym. To z kolei przekłada się na bezpieczeństwo w żegludze. W grupie dominuje zasada, że sektor masowcowy utrzymuje się samodzielnie, podobnie jak samodzielnie utrzymuje się jej sektor promowy. Pozwala to na ocenę dochodowości obu rodzajów działalności i podjęcie stosownych działań prewencyjnych w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek nieprawidłowości w tym zakresie.

Jak wynika z przekazanych nam informacji, sytuacja ta może wkrótce ulec zmianie. Już od pewnego czasu grupa PŻM bierze czynny udział w budowie co najmniej trzech jednostek promowych typu ro-pax, o czym tutaj była mowa. Promy te budowane są na zle-

cenie spółek z grupy Polskie Promy, której spółką holdingową jest spółka Polskie Promy sp. z o.o. W spółce tej Skarb Państwa posiada ok. 99% udziałów, natomiast PŻM zaledwie ok. 1%. Można zatem przyjąć, że jednostki budowane są na zlecenie i na rzecz podmiotu praktycznie obcego w stosunku do grupy PŻM. Grupa PŻM już zaangażowała w projekt dużą ilość zasobów własnych, w tym użyczyła swojego doświadczenia, kontaktów oraz finansów. Jest to posunięcie zasadne o tyle, że w przyszłości grupa PŻM planuje wyczarterować i docelowo wykupić od grupy Polskie Promy dwie z budowanych jednostek.

Niezwykle niepokojące są natomiast informacje, jakie do nas dotarły, o planowanym, pełnym i nieodwracalnym zaangażowaniu grupy PŻM w finansowanie wyżej opisanego projektu. Obecnie grupa Polskie Promy jako potencjalny właściciel promów poszukuje finansowania na kontynuowanie budowy jednostek. W tym celu prowadzone są negocjacje z konsorcjum banków. Banki postawiły jako warunek finansowania udzielenie poręczenia na ich rzecz przez spółkę Żegluga Polska SA, będącą de facto spółką grupy PŻM. Udzielenie takiego poręczenia oznaczałoby, że grupa PŻM stałaby się gwarantem obcej inwestycji, odpowiadając z tego tytułu całym swoim majątkiem, promami, masowcami, nieruchomościami i wszelkimi innymi aktywami posiadanymi przez grupę.

Jako Komisja Międzyzakładowa „Solidarności" nie możemy zaakceptować takiego stanu rzeczy. Udzielenie tak szerokiego poręczenia podmiotom spoza grupy, będącym praktycznie całkowicie niezależnymi od armatora, nie leży w interesie grupy PŻM. Zwracamy uwagę, że wyżej opisane przedsięwzięcie to inwestycja, na którą nie mamy realnego wpływu, a która znajduje się praktycznie pod całkowitą kontrolą właścicielską Skarbu Państwa. Jej ewentualne fiasko spowodowałoby natomiast sytuację, w której banki z konsorcjum mogłyby zażądać spłaty całości kredytu od grupy PŻM, zajmując jej majątek i powodując katastrofalną w skutkach reakcją łańcuchową. Wszelkie takie działania zagrażają stabilnej sytuacji finansowej grupy PŻM i tym samym godzą w interesy jej pracowników, których ochrona jest naszym podstawowym zadaniem statutowym.

Dlatego też pragniemy jak najmocniej podkreślić, że stanowczo sprzeciwiamy się udzieleniu poręczenia, gwarancji czy też jakiegokolwiek innego rodzaju zabezpieczeń na rzecz podmiotów spoza grupy PŻM w celu realizacji opisanych wyżej inwestycji. Podkreślamy, że grupa Polskie Promy jako podmiot stanowiący praktycznie w całości własność Skarbu Państwa w relacjach z bankami udzielającymi finansowania, które w przeważającej większości kontrolowane są również przez Skarb Państwa, w pierwszej kolejności powinna poszukiwać rozwiązań z bezpośrednim uczestnictwem Skarbu Państwa, a nie osób trzecich. Apelujemy do Komisji o uwzględnienie naszego stanowiska i podjęcie działań mających na celu ochronę interesów pracowników grup PŻM. Jesteśmy przekonani, że odpowiednie działania państwa pomogą uniknąć potencjalnie katastrofalnych skutków zaangażowania naszej grupy w finansowanie obcych inwestycji.

Szanowni państwo, w PŻM przechodziliśmy już etap zarządu komisarycznego, kiedy pracownicy byli pozbawieni ok. 30% wynagrodzenia. Nie chcemy dopuścić do podobnej sytuacji w przyszłości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Pani się zgłaszała. Bardzo proszę.

Przewodnicząca Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej SA, członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Maria Kucharska:

Maria Kucharska. Przewodnicząca „Solidarności" w Polskiej Żegludze Bałtyckiej.

Patrząc na wyniki finansowe, które mamy przedstawione w informacji, która do państwa przyszła, widzimy minus 11 mln straty na koniec 2022 r. Pan dyrektor nie odpowiedział, jaki jest wynik finansowy na koniec kwartału. Wiemy, jaki jest, ponieważ zwróciliśmy się do zarządu o taką informację. Nie mogę o niej powiedzieć, ponieważ są to tajne dane, ale strata jest naprawdę duża. Obawiamy się, że dla nas jako firmy Polska Żegluga Bałtycka jest to po prostu równia pochyła. W zupełności zgadzam się z moim kolegą przewodniczącym związków zawodowych. Wszystko, co powiedział, są to odczucia załogi, która pracuje w tej firmie bardzo długo, czasami od początku jej założenia. Czasami

ludzie ci są naprawdę lepszymi fachowcami niż niejeden fachowiec, który zajmuje stanowisko kierownicze.

Mam pytanie do pana ministra. Kilkakrotnie zwracaliśmy się do właściciela z prośbą o spotkanie, niestety bez żadnego odzewu. Chcieliśmy przedstawić sytuację finansową z naszej strony, z naszego punktu widzenia. Czy pan minister, pan minister Gróbarczyk znacie sytuację finansową firmy? Jeżeli znacie, to dlaczego nie reagujecie? A jeżeli nie znacie, to chętnie wam ją przekażemy.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca KM NSZZ „Solidarność” przy PŻB SA, członek Prezydium Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” Maria Kucharska:

Sytuacja wewnętrzna, jeżeli chodzi o załogę, naprawdę też jest dramatyczna. Przedstawiałam to już rok temu na spotkaniu tutaj. Nic się nie zmieniło. Nie będę mówiła o szczegółach, ale nasze wypowiedziane tutaj słowa to są słowa załogi PŻB. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Wieczorek, potem pan poseł Hoc.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, przepraszam, że trochę później, ale niestety…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Mam nadzieję, że nie będziesz powtarzał tego wszystkiego, co mówił pan minister i prezesi.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie, nie, ale jest to odpowiedni moment. Akurat jeżeli chodzi o posiedzenie Sejmu, było prawo energetyczne, a więc ustawa, którą prowadzę, bardzo istotna z punktu widzenia rozwoju gospodarczego. Od razu po tym jestem tutaj. Dwie rzeczy. Pierwsza rzecz à propos PŻM, z uwagą wysłuchałem stanowiska strony społecznej. Mam konkretne pytanie do pana ministra, dlatego że problem rzeczywiście jest zgłaszany. Nie wiem, kto wymaga na PŻM, żeby poręczył kredyt na budowę trzech promów. Rzeczywiście te wszystkie argumenty, które tutaj strona społeczna przedstawiła, absolutnie są zgodne ze stanem faktycznym. Przypomnę tylko, że cała konstrukcja polegała na tym, że spółka Polskie Promy wybuduje promy, natomiast PŻM później będzie promy czarterował i za to płacił, w związku z czym absolutnie niedopuszczalną rzeczą jest, żeby PŻM obcemu podmiotowi – formalnie jest to obcy podmiotom z jednoprocentowym udziałem – udzielał poręczenia. Jeżeli ma to być uczciwe, niech udzieli poręczenia w wysokości 1% wartości kontraktu. Myślę, że wtedy to chyba zaakceptowalibyście. Byłoby to uczciwe. Tak powinno to wyglądać.

W związku z tym sytuacja jest poważna. Przyznam się szczerze, że przy okazji ostatniego Baltic Herring Meeting miałem uczestniczyć w spotkaniu pomiędzy bankiem a przedstawicielami PŻM. Rzeczywiście zwracałem tam też uwagę przedstawicielom banku, żeby nie naciskali, nie mówili w ten sposób, że PŻM musi poręczyć, dlatego że są to ich promy, ponieważ na pewno tego nie zrobi. W związku z tym myślę, że jest pat w rozmowach. Wobec tego mam bardzo wielką prośbę, panie ministrze, żeby się w to włączyć i temat ten bardzo szybko zakończyć. Myślę, że pan minister to doceni i na pewno zrobi to, o co proszę. Byłem w PŻM 2 miesiące temu z prośbą o to, żeby pokazano mi, na jakim etapie jest budowa promów. Muszę tu pochwalić pana ministra, pochwalić PŻM, pochwalić spółkę Polskie Promy.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Niech pan tego nie robi, panie pośle.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ano tak, rzeczywiście. To się wytnie. Natomiast rzeczywiście wychodzi na to, że w tej chwili jest to realny projekt. Jeżeli okazałoby się, że będzie problem ze sfinansowa-

niem tego, to będziemy cały czas po prostu powiększali koszty całego przedsięwzięcia. A więc prosiłbym tutaj o absolutną interwencję i poinformowanie Komisji o tym, jakie jest stanowisko ministerstwa w tej sprawie i co w tej sprawie pan minister zrobi, dlatego że musi tutaj dojść do spotkania z bankami i uzgodnienia, kto ma dać poręczenie na budowę promów. Trzeba to szybko rozwiązać, dlatego że inaczej promów rzeczywiście nie będzie. Wobec tego proszę, żebyśmy wyłączyli już z tego PŻM i nie dyskutowali o poręczeniu przez PŻM. Strona społeczna jest w tym zakresie jednoznaczna. Pytałem pana przewodniczącego, czy było to uzgodnione ze wszystkimi związkami. Tak rzeczywiście jest, a więc generalnie wydaje się to absolutnie logiczne.

Druga rzecz. Jest dyskusja o PŻB. Sytuacja PŻB od wielu lat jest bardzo zła. Przecież co roku mamy raporty, jeżeli chodzi o Komisję. W związku z tym jest pytanie, czy pracujecie już nad programem naprawczym, jeżeli chodzi o PŻB. Jeżeli firma ma funkcjonować… Już pomijam zarządzanie i różne rzeczy, pomijam tutaj stronę społeczną, która bodajże 2 lata temu przedstawiała nam, co się w ogóle dzieje w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Pewnie jest to praprzyczyna tego wszystkiego. W związku z tym jest pytanie do właściciela, czy program naprawczy jest już przygotowywany, dlatego że coś z tym trzeba zrobić. Po prostu coś z tym trzeba zrobić. Poproszę o informację na piśmie, szczególnie po informacjach pani przewodniczącej, która mówi o wielkich stratach za pierwszy kwartał.

W związku z tym, jeżeli wielkie straty za pierwszy kwartał są… Chociaż to nie jest jakaś tam tajemnica. Wobec tego zapytałbym pana prezesa, jakie są straty za pierwszy kwartał. Niech pan nam tutaj to powie, dlatego że akurat, jak poseł pyta, to pan ma obowiązek powiedzieć. To nie jest żadna tajemnica. W związku z tym niech pan nam powie, ile wynosi strata za pierwszy kwartał, tym bardziej że i tak wiemy, więc niech publicznie się to nagra, nie ma żadnego problemu. Naprawdę jeżeli chodzi o PŻB, jest to firma z ogromnymi tradycjami. W tej chwili trzeba już poważnie nad tym usiąść i poważnie dyskutować. Też apeluję do pana ministra, żebyśmy temat ten bardzo szybko zaczęli realizować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, też bardzo przepraszam, że się spóźniłem, ale miałem posiedzenie Komisji Zdrowia. Mam swój projekt o jakości w opiece zdrowotnej. Musiałem sprawozdawać. Wobec tego też się trochę spóźniłem, ale wszedłem akurat, kiedy były omawiane kwestie PŻB. Oczywiście nikogo nie muszę tutaj przekonywać, że na sercu leży mi Polska Żegluga Bałtycka z siedzibą w Kołobrzegu. Jestem posłem z Kołobrzegu. Cały czas dosyć bacznie obserwuję, współpracuję i staram się pomagać w aspekcie różnych działań. Oczywiście przypomnę, że jeszcze kilka lat temu, 8 lat temu praktycznie byliśmy już skazani na totalną zagładę, albowiem Polska Żegluga Bałtycka była sprzedawana za psie pieniądze. Praktycznie wtedy tylko determinacja załogi, również posłów, naszej partii… Łącznie z wówczas panem europosłem Markiem Gróbarczykiem robiliśmy różnego rodzaju konferencje, zawiadamialiśmy Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, potem Centralne Biuro Antykorupcyjne itd. Dotrwaliśmy do momentu, kiedy Prawo i Sprawiedliwość wygrało i rzeczywiście PŻB zaczął się rozwijać i rozkwitać.

Oczywiście teraz mam taką sytuację. Dzisiejsza dyskusja, na którą wszedłem, nie napawa bardzo wielkim optymizmem ani zdroworozsądkowym podejściem do sprawy, dlatego że…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tutaj się z panem nie zgadzam. Nie słuchał pan pana ministra.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

No właśnie. Zaraz powiem, dlaczego zły to ptak, który własne gniazdo kala. Tak powinniśmy zatytułować wstęp do dyskusji, która tutaj się rozpoczęła. Pewne kwestie musimy dyskontować i rozmawiać zdroworozsądkowo, byś powściągliwym na zasadzie pewnej

roztropności, dlatego że jest konkurencja, konkurencja nie śpi, konkurencja przysłuchuje się. Jeżeli załoga, jeżeli ludzie, którzy powinni wspierać, współpracować, dbać o markę, o firmę, o prestiż, o image swojej firmy, totalnie krytykują, jest to znak też dla innych, że słuchajcie, na pochyłe drzewo każdy koza wejdzie, a więc możemy sobie tam naprawdę dobrze poukładać swoje interesy.

Proszę państwa, mamy taką oto sytuację, że rzeczywiście jest 6,3 mln zł straty za 2022 r., ale każdy z nas musi wiedzieć, że była pandemia, jest kryzys energetyczny. W 2022 r. PŻB zapłaciła 100 mln zł więcej za paliwo. Zapłaciła 100 mln, a strata jest 6 mln. 100 mln więcej zapłacono oczywiście w aspekcie globalnego kryzysu energetycznego, a więc troszeczkę empatii, troszeczkę serca, że jest to nasza firma, że rzeczywiście był trudny okres. Przetrzymajmy to w jakiś sposób. Nawet czasami robimy pewne kwestie, zadowolenie itd.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:
Może jeszcze…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Na razie pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Może pan doda potem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Nie chcę panu posłowi odbierać głosu.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:
Ale ja w uzupełnieniu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Pan poseł Hoc jest naprawdę ważną postacią w naszej Komisji. Proszę mu nie przerywać.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:
Myślę, ze pan poseł się nie obrazi.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Nie obrażę się.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:
Tak strasznie rozwodzimy się nad stratami, a wcale nie jest to rzecz mocno niepokojąca. Powiem tylko, że w roku 2018 PŻB miała 10 mln zł straty, w roku 2019 miała 41 mln zł straty. Wtedy chyba nikt tak jakoś mocno nie płakał.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Dobrze, już dobrze.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:
Dzisiaj mamy 6 mln zł straty i wszyscy są mocno zaniepokojeni, a w roku 2019 było 40 mln straty.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Dobrze, chwileczkę. Panie przewodniczący.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:
Nie zawsze tak jest.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Panowie, bardzo proszę, dlatego że pan Czesław Hoc nie skończył swojej myśli.

Dyrektor do spraw finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Paweł Bartosiewicz:
Przepraszam.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Jeżeli teraz zostanie z tą myślą…

Poseł Czesław Hoc (PiS):

No właśnie. Potem będę miał stres, depresję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Właśnie.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Proszę państwa, rzeczywiście musimy wejrzeć w sprawę, pochylić się nad nią roztropnie i patriotycznie. Zawsze jest patriotyzm lokalny. Szczerze mówiąc, wszyscy tutaj jesteśmy zainteresowani tym, żebyśmy PŻB jako markę, jako nasz prestiż, jako wręcz skarb cały czas w jakimś momencie przytulali do serca i cały czas dbali o tę firmę.

Następnie mamy taką oto sytuację. Jesteśmy na rynku. Szczerze mówiąc, nawet jesteśmy na topie. Oczywiście jest konkurencja. Konkurencja jest bardzo przebiegła, bardzo bogata, ale nie dajemy się. Szczerze mówiąc, proszę zwróć uwagę, że w 2024 r. będziemy mieć nowy prom w czarterze oczywiście z opcją wykupu. W 2027 r. będziemy budować prom już w polskiej stoczni. A więc mamy zapewnioną perspektywę. Jeżeli chodzi o prom w 2024 r., gdybyśmy nie budowali promu w Włoszech, praktycznie stracilibyśmy, mielibyśmy lukę inwestycyjną, przestrzeń, w którą konkurencja weszłaby w 100%. Musieliśmy to zapewnić, żeby do roku 2024 pozyskać nowy prom. Pozyskujemy nowy, nowoczesny prom.

Wszelkie inne kwestie, że w jakiś sposób może być inny, nienowoczesny prom, to jest bzdura. Przypomnę, że w tamtych czasach, niedalekich czasach, niedawnych czasach kupiliśmy na przykład Nova Star, która była niby pięknym promem, a okazało się, że praktycznie był to prom, który prawie nie nadaje się do przewozów po Bałtyku, że nie można tam zabrać żadnych lorries, żadnych ciężarówek, tylko można przystosować go do osobówek. A więc był to totalnie zły zakup, a mimo to cieszyliśmy się, mimo to byliśmy cały czas szczęśliwi, że kupiliśmy, chociaż był to prom chybiony, zakup całkowicie chybiony. Mało tego, był jeszcze kupiony ster strumieniowy do Mazovii, który też praktycznie był w magazynach. Około 4 mln praktycznie wyrzucone w błoto, ale szczerze mówiąc, nikt tego za bardzo nie podnosił i nie podnosi, dlatego że uważamy, że marka na zewnątrz firmy jest o wiele ważniejsza niż kwestie, które już się stały, dlatego że to już się stało. Praktycznie można powiedzieć, że Nova Star stała się mało użyteczna.

Teraz mamy 2027 r. Mamy również program „Batory". Będziemy budować prom dla PBŻ. Wręcz świetlana perspektywa. To skąd taki defetyzm, takie czarnowidztwo, takie ciągłe narzekanie, ciągła krytyka? Słyszę tę krytykę już od 2 lat. Praktycznie w PŻB powinniśmy już zatonąć. Praktycznie powinniśmy już pływać w szalupach albo w ogóle już nie pływać, natomiast istniejemy. Jest kryzys, 100 mln więcej wydaliśmy za paliwo. Istniejemy, jesteśmy konkurencyjni. Konkurencja się nas boi. Chociażby wszystkie naciski, które cały czas są z zewnątrz, to na pewno też jest pewna inspiracja konkurencji. Pan tutaj prezes pytał o 2021 r., skąd usługi obce, ale o ile pamiętam, w roku 2021 jeszcze pan prezes Redmerski był prezesem. Chyba dopiero pod koniec 2021 r., dopiero od kwietnia była zmiana. Myślę, że tutaj można zadać sobie też pytanie, skąd obsługi obce wówczas tak wzrosły.

Na koniec, panie przewodniczący, proszę państwa, myślę, że bądźmy roztropni, bądźmy patriotami lokalnymi. Są kryzysy. Etapujecie tym, że za pierwszy kwartał są straty, ale pierwszy kwartał, styczeń, luty, marzec zawsze są nierentowne, jeżeli chodzi o żeglugę promową. Po drugie, PŻB wykorzystała to do remontów. Remontuje, a więc przygotowuje się na sezon, dlatego że najczęściej najwięcej zarabia się w sezonie. Być może albo nawet na pewno odrobimy straty. Nie wolno od razu potępiać wszystkiego w czambuł itd. I mówi to załoga. Trochę się dziwię, dlatego że znam przecież panią przewodniczącą, szlachetną osobę, bardzo empatyczną. Ale dlaczego poddajemy się sugestii, żebyśmy cały czas narzekali? Ktoś nas pochwali: „a dobrze dowaliłeś im, dowaliłeś". Przecież na tym nie polega ani polityka, ani kwestia istnienia firmy. Firmę trzeba bronić, firma jest nasza, jest to nasze miejsce, jest to nasz dom, który trzeba bronić. Oczywiście wiadomo, że trzeba krytykować, ale krytykować trzeba konstruktywnie, trzeba krytykować w sposób obiektywny, natomiast nie poddawać się cały czas szaleństwu krytyki, defe-

tyzmu, cały czas deprecjonowania swojej marki. PŻB była, jest i będzie marką, będzie prestiżem i będzie konkurencyjna na polskim rynku żeglugi promowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, nie wszyscy są defetystami. Ja na pytanie: „co słychać" zawsze odpowiadam „kraj w rozkwicie, znakomicie".

Jeszcze pan chciał odpowiedzieć bądź zapytać. Bardzo krótko. Będziemy finalizować pierwszy punkt.

Niezależny ekspert gospodarki morskiej Piotr Redmerski:

Niestety, nie uzyskałem odpowiedzi o 28 mln. Pan poseł Hoc raczył wymienić wszystkie złe zakupy. Pan z zarządu też wymienia, ile to strat się osiągnęło. Nie będę wnikał, ale w ogóle nie umiecie czytać sprawozdań skonsolidowanych. Jakby zajrzał pan sobie do pozycji wzrost kapitałów, która wynosi 130 mln, to nie opowiadałby pan takich rzeczy. Nie chcę wnikać w szczegóły, ale nieszczęściem firmy jest właśnie polityka. Zazdroszczę kolegom z Unity Line i z PŻM, że mogą się odciąć od tego. Panie pośle Hoc, jak wymienia pan zakupy, to trudno słuchać takich słów od lekarza. Może w ramach Komisji Zdrowa rzeczywiście ma pan coś do powiedzenia. Tutaj podstawowe nieszczęście to właśnie m. in. pan, który forsował remont i budowę promu w stoczni Gryfia, kiedy każdy bank pukał się w głowę: „co wy robicie" i nie dawał tego. Informowałem pana o tym. Niestety nikomu nie przyszła żadna refleksja, żeby nie kontynuować tego nieszczęścia. Teraz troska, patriotyzm lokalny. Panie pośle, ekonomia, ekonomia, po pierwsze, ekonomia.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Niezależny ekspert gospodarki morskiej Piotr Redmerski:

Nadal nie mam informacji, co się stało. Jest 28 mln. Fundusz remontowy, który był za moich czasów, jak pan mówi, wynosił 25 mln. Odwołano mnie w lutym. W tej chwili, w 2021 r., nie w roku 2022 r. gdyż tego nie wiem, jest przekroczony o 28 mln. Co to jest?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pani przewodnicząca.

Niezależny ekspert gospodarki morskiej Piotr Redmerski:

W ramach zatroskania 20 mln nie można pominąć.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie Redmerski, ten punkt już przegadaliśmy. Dwie godziny to nie jest…

Przewodnicząca KM NSZZ „Solidarność" przy PŻB SA, członek Prezydium Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność" Maria Kucharska:

Ja tylko ad vocem do pana posła Hoca.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo.

Przewodnicząca KM NSZZ „Solidarność" przy PŻB SA, członek Prezydium Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność" Maria Kucharska:

Nie znam się na polityce. Polityka mnie nie interesuje. Widzę po prostu wyniki finansowe firmy i martwię się tym.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję w punkcie pierwszym.

Przechodzimy do punktu drugiego. Polski Rejestr Statków, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Polski Rejestr Statków jako firma powstał ponad 100 lat temu, natomiast 8 marca 2001 r. w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego PRS, w trybie ustawy z sierpnia 1986 r. o komercjalizacji i prywatyzacji, działa na podstawie ustawy z 2000 r. o Polskim Rejestrze Statków.

Celem jest działanie na rzecz bezpieczeństwa statków i bezpieczeństwa innych obiektów, znajdujących się na nich osób, ładunków oraz ochrony środowiska morskiego. W skład PRS wchodzi oczywiście główna siedziba w Gdańsku, jak i dwa oddziały zagraniczne, działające na pełnym rozrachunku gospodarczym, zgodnie z miejscowym prawem. Jest to oddział PRS w Kairze i oddział w Dubaju. Spółka prowadzi działalność gospodarczą także na terenie Litwy, Chin, Danii, Turcji, Grecji w formie spółek z ograniczoną odpowiedzialnością. Działalność gospodarcza w PRS prowadzona jest w następujących obszarach: okrętowym obejmującym nadzór i klasyfikację statków i innych obiektów pływających oraz działanie w imieniu administracji rządowej na podstawie otrzymanych upoważnień, nadzorów przemysłowych, certyfikacji i oceny zgodności naukowo-badawczej służącej zapewnieniu technicznego bezpieczeństwa statków, szkoleniowym obejmującym szkolenia wewnętrzne i komercyjne szkolenia zewnętrzne w zakresie certyfikacji oraz technologii i techniki.

Jeżeli chodzi o perspektywy rozwoju Polskiego Rejestru Statków na najbliższe 2 lata, kierunki rozwoju PRS zakładają: wzmocnienie pozycji na rynku międzynarodowym i krajowym, pogłębienie współpracy z administracjami morskimi i śródlądowymi państw oraz uczelniami wyższymi, inwestowanie w kapitał ludzki i rozszerzenie zakresu działalności w zakresie przyjaznych środowisku źródeł energii, poprawę infrastruktury spółki, zwiększenie wartości przychodów spółki rok do roku oraz opracowywanie wymagań i przepisów dla innowacyjnych projektów i rozwiązań. Szansę upatrujemy w realizacji owych zagadnień poprzez, po pierwsze, inwestycje, po drugie, utrzymanie relacji biznesowych z aktualnymi klientami PRS, udział w procesie budowy nowych statków przez polskich armatorów.

Pan poseł Urbaniak pytał o to, dlaczego DNV jest pierwszym klasyfikatorem, jeżeli chodzi o nowe promy. Oczywiście DNV też jest, ale PRS jest drugim klasyfikatorem, jeżeli chodzi o program „Batory”. Myślę, że o szczegółach powiedzą panowie z Polskiej Żeglugi Morskiej lub pan prezes profesor Śniegocki. Ponadto chodzi o zwiększenie liczby zawartych umów oraz wzrost sprzedaży związanej z certyfikacją kontenerów, rewizje taryfy cenowej PRS i poprawę rentowności najważniejszych procesów sprzedaży. Tutaj, szanowni państwo, najważniejsza rzecz, którą upatrujemy w najbliższych latach, jest to intensyfikacja w Polsce procesów inwestycyjnych związanych z morską energetyką wiatrową. PRS ma tutaj również dużą rolę do odegrania jako certyfikator nadzorujący wszystkie inwestycje. Nasz resort jest resortem wiodącym, jeżeli chodzi o morską energetykę wiatrową, farmy wiatrowe, koncesje itd. Ostatnia rzecz to zintegrowanie i informatyzacja procesów finansowo-księgowych, windykacyjnych, sprzedaży usług w celu osiągnięcia lepszej efektywności organizacji. To tyle z mojej strony. Jeżeli są jakieś pytania, to bardzo chętnie. Jeżeli nie, to myślę, że…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Kto z państwa? Zgłasza się pan poseł Aziewicz. Proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie podsekretarzu, o ile dobrze zrozumiałem, to posiedzenie odbywa się na wniosek pracowników Polskiego Rejestru Statków, którzy zwrócili się do prezydium Komisji, żeby porozmawiać o sytuacji w firmie. Ja również miałem kontakt z pracownikami, którzy mówią o tym, że w firmie źle się dzieje. Zwracają uwagę na jakość zarządzania, zwracają uwagę na upolitycznienie firmy, której głównym atutem na rynku powinna być niezależność. Jest to taka praca, że niezależność stanowi o wiarygodności, a wiarygodność stanowi o możliwości pozyskania klientów.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Gdzie pan upatruje upolitycznienie?

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie podsekretarzu, proszę siedzieć cicho. Pan jest tutaj gościem. Posiedzenie prowadzi pan przewodniczący Sawicki. Proszę mi nie przerywać. Co to są za zwyczaje?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie, nie prowadźcie takiej wymiany.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Gdzie jest upolitycznienie PRS?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Zaraz pan zapyta, panie ministrze.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Pan minister, podsekretarz zapyta, jak przyjdzie na to czas, a póki co ja zabierałem głos. Zwracam uwagę na to, o czym mówią pracownicy, a pracownicy mówią, że w firmie źle się dzieje, że atmosfera jest fatalna, że odchodzą zasłużeni pracownicy, że rada nadzorcza nie do końca wykonuje swoje obowiązki nadzoru wobec zarządu, mówią o utracie tonażu o 10%. Panie podsekretarzu, jest to poważna sprawa. Dlatego mam nadzieję, że są tutaj obecni pracownicy PRS i sami wypowiedzą się w tej sprawie. Przekazuję tutaj to, co usłyszałem od ludzi. Jeżeli w takiej firmie panują tego rodzaju nastroje, jeżeli jej pozycja na rynku spada, to trzeba o tym poważnie rozmawiać. I to wszystko. To nie jest powód, żeby przerywać.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Kto następny zgłasza się do głosu? Bardzo proszę, pan poseł Dariusz Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Myślę, że pan prezes i strona społeczna, jeżeli jest obecna, za chwilę się wypowiedzą, dlatego że nie jest to pierwsza informacja o jakichś tam rzeczach, które dzieją się w Polskim Rejestrze Statków, natomiast moje pytanie jest takie. Średni stan zatrudnienia w 2022 r. to 232 osoby. Obowiązuje układ zbiorowy pracy. Proszę tylko o potwierdzenie, czy były jakiekolwiek zmiany bądź próby zmiany układu zbiorowego pracy. Czy strona społeczna coś takiego zgłaszała? Jest tu informacja, że nie prowadzono sporów zbiorowych ani zwolnień grupowych. I druga informacja. Jeżeli chodzi o zwolnienie ze strony pracodawcy w uzasadnionych przypadkach, ile takich przypadków było w roku 2022? Chodzi mi o przypadki, kiedy pracodawca sam zwalniał pracowników. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Kto następny? Nie widzę chętnych zgłaszających się do dyskusji. Czy ktoś z państwa chciałby udzielić odpowiedzi?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Panie przewodniczący, całe dzisiejsze posiedzenie Komisji to jest jeden wielki hejt na spółki Skarbu Państwa związane z gospodarką morską, najpierw na armatorów, stocznie, teraz na Polski Rejestr Statków. Naprawdę apeluję do pana przewodniczącego jako gospodarza Komisji, żeby zwrócić uwagę posłom podobno do polskiego parlamentu, ale z tego, co słyszę, to powinni być bardziej w Bundestagu, a nie w polskim parlamencie, że są to nasze spółki Skarbu Państwa.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie przewodniczący, protestuję.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Absolutnie nie godzę się na to, żeby Polski Rejestr Statków był…

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Proszę odebrać głos panu podsekretarzowi, dlatego że są to kwestie, które nie mogą być akceptowane na posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie przewodniczący Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Ja protestuję. Będę protestował, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Może pan protestować.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Przyłączam się do protestu. Tak nie może być.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jeżeli pan w ten sposób mówi do parlamentarzystów, to powinien być wyproszony z posiedzenia Komisji. Będę tego oczekiwał od pana jako także członek prezydium.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Pan minister Witkowski już nieraz dał popis swoich erystycznych zdolności i ataków na posłów Komisji. Powinniśmy już być do tego przyzwyczajeni. Natomiast, panie ministrze, oskarżanie nas o to, że jesteśmy posłami do Bundestagu…

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Pana nie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nas posłów. Chyba jednak mimo wszystko wymaga to od pana jednego słowa i mam nadzieję, że takie słowo posłowie usłyszą.

Czy jest ktoś z Polskiego Rejestru Statków? Bardzo proszę może jednak o merytoryczną odpowiedź.

Prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA Henryk Śniegocki:

Szanowni państwo, panie pośle Aziewicz, chyba znamy się kilka lat. Poza tym, że jestem prezesem Polskiego Rejestru Statków, pracuję na uczelni. Myślę, że wystarczyłby jeden kontakt i doszlibyśmy do szczegółów. Powiedzenie, że słyszałem czy doszło do mnie, to jest za mało. Trzeba sprawdzać u źródła. Polski Rejestr Statków to jest perła. Trzeba ją tylko oszlifować i będzie naprawdę dobrze. Nie chcę tutaj zdradzać tajemnic alkowy, dlatego że jest to firma, która ma swoją markę na rynku i musi dbać o tę markę. Jeżeli mówi pan, że tracimy swój status na rynku, to proszę pana, proszę państwa, za mojej kadencji szefem komisji czy komórki jakości w IACS został pracownik Polskiego Rejestru Statków. Jest to niebywały sukces. IACS oraz towarzystwa klasyfikacyjne dbają o jakość. Powiem więcej. Posiedzenie rady IACS odbędzie się w tym miesiącu – jest zaproszenie – w Gdańsku. Jest to uznanie, są to dobre relacje z AICS. Pracownicy Polskiego Rejestru Statków bardzo aktywnie pracują na rzecz AICS, jeżeli chodzi o tworzenie przepisów, o sprawy, które są tam poruszane.

Pewnie, że były odejścia. Jeżeli jest 200 ileś osób w firmie, to są odejścia. Jeżeli zobaczycie państwo chociażby wiek ludzi, którzy pracują, jest tam sporo ludzi wiekowych. Taką mamy strukturę. Kilka lat temu i teraz przybywa nam ludzi po 55. roku życia, nie mówiąc, że ludzie jeszcze odchodzą na emerytury. Jeżeli byłyby jakiekolwiek odejścia, kiedy pracownik by się nie zgadzał, jest prawodawstwo, można się odwołać, pracownik może się odwołać do sądu pracy, nic za to nie płaci, może pozwać. Za mnie takich odwołań nie było, aczkolwiek były wcześniej, ale nie chcę tego rozwijać. Ktoś odszedł, dlatego że coś w spółce mu nie podobało, coś, co ja czy nawet my wspólnie w tej chwili naprawiamy, co udało się nam naprawić. Nie są to jakieś rzeczy, które chciałbym tutaj rozwijać. Jak mówię, jest to tajemnica spółki, nie są to rzeczy do upubliczniania.

Jeżeli chodzi o układ zbiorowy, nie jest tak łatwo z dnia na dzień zmienić układ zbiorowy. Aby go zmienić, trzeba to zrobić z głową. Pracujemy nad tym z paniami, które zarządzają związkami. Jest przygotowywany plan zmian. Nawet zaproponowałem pewną bardzo korzystną rzecz dla pracowników, żeby roczne wyniki finansowe miały wpływ na premiowanie całej załogi. Wydaje mi się, że idziemy w dobrym kierunku. Jest współpraca.

Jeżeli chodzi o tonaż, ubyło nam niewiele tonażu, ale przybyło nam ponad 20 statków rok do roku. A więc tutaj nie jest jeszcze źle, aczkolwiek nie podoba mi się wiek statków,

które mamy. Nie będę mówił, jak jest, można sobie gdzieś tam to sprawdzić. Dążenie w spółce, jak powiedział pan minister, jeżeli chodzi o mnie, to przede wszystkim danie dobrych narzędzi pracownikom, inspektorom. Proces inspekcji może być długotrwały, jeżeli ktoś będzie pisał piórem. Może być także program, gdzie kliknie i za chwilę będzie miał gotowy raport. Informatyzacja kompleksowa…

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Panie prezesie, panie profesorze, ale proszę powiedzieć o 10% utraconego tonażu, o czym mówił pan Aziewicz.

Prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA Henryk Śniegocki:

Były to stare statki. Jak mówię, one odeszły, natomiast bezwzględna liczba statków nie zmniejszyła się, ale zwiększyła się. Poza tym, proszę państwa, chodzi o kompetencje inspektorów, załogi. Nowe statki są to statki LNG, zbiornikowce. Tutaj nie mieliśmy wielkich kompetencji, ale w tej chwili rozbudowujemy je, w tej chwili pion szkoleniowy… może nie pani, która jest szefową pionu, ale pion, który szkoli wewnętrznie jako priorytet ma wyszkolenie inspektorów, którzy będą obsługiwali statki LNG.

Dużo można by mówić, co zmienić w firmie. Jest to perła, dlatego że jest wiedza, tu jest wykształcenie, tu jest doświadczenie. Na pewno zrobię wszystko, żeby ją rozwijać, na pewno zrobię wszystko, staram się, żeby nikogo nie skrzywdzić w tej firmie. Mieliśmy przypadki, kiedy to koledzy krzywdzili kolegę. Problem rozwiązałem z paniami. Człowiek był chory, a próbowano wmówić mi na siłę, że znęcam się nad człowiekiem, a jego trzeba było do lekarza. Bardzo dobra współpraca ze związkami… Rozwiązaliśmy tę rzecz pozytywnie dla tego człowieka.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie profesorze. Czy jeszcze chciał pan coś dodać?

Prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA Henryk Śniegocki:

Można by długo mówić o Polskim Rejestrze Statków, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Myślę, że mowa dla mowy niekoniecznie jest złotem.

Prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA Henryk Śniegocki:

Oczywiście mogę powiedzieć jeszcze jedną rzecz, jeżeli chodzi o wynagrodzenie. Jak wszyscy słyszymy, w każdej spółce jest walka o podwyżki. Panie także cały czas suszą mi tutaj głowę. Staram się pilnować, żeby osoby najwartościowsze dla PRS nie odeszły. Konkurencja nie śpi i z miłą chęcią zabierze nam wyszkolonych ludzi. A więc staram się przede wszystkim dbać o te osoby, ale proszę państwa, pierwszy kwartał dla wszystkich pionów, które mamy, był bardzo pozytywny. Nasi pracownicy mają od 28 do 40% premii do pensji podstawowej, premii, która składa się z części stałej i zmiennej. Kwartał nie jest taki zły. Dla mnie jest to komfort, że wtedy mniej mówi się, mniej atakuje się o podwyżkę, aczkolwiek wątek ten i tak będzie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA Henryk Śniegocki:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Dwa zdania. Nie przyjmuję, panie prezesie, zarzutu gołosłowności mojej wypowiedzi, czyli stwierdzenia, że gdzieś coś słyszałem. Macie państwo wszyscy tu obecni przed sobą materiał pisemny podpisany przez konkretne osoby. Zawiera on konkretne zarzuty. Po to tutaj jesteśmy, żeby pan prezes i pan podsekretarz odnieśli się do tego, natomiast faktem jest, że spotykałem się z tymi ludźmi, wysłuchałem ich. Nie ma ich tutaj, gdyż pewnie się boją, co się zdarza w tego rodzaju sytuacjach. W materiale jest także o odej-

ściu młodych, uzdolnionych osób. Nie do końca jest to zbieżne z tym, co pan prezes powiedział o tym, że odchodzą wyłącznie starsze osoby.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo. Poruszę jeszcze kilka kwestii, ale dosyć krótko. Po pierwsze, idąc w sukurs panu ministrowi, powiem, że uderz w stół, a nożyce się odezwą. Kiedyś już powiedziałem, że uderz w Niemcy, a totalna opozycja się odezwie. Z drugiej strony to przecież żadna obraza. Być posłem do Bundestagu to chyba jest zaszczyt dla Niemców, dla innych. A zatem nie ma co się tu obrażać. Jest to po prostu…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pośle, znamy się tyle lat. Posła polskiego nazywa pan posłem do Bundestagu, na litość boską.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Nie nazywam. W życiu. Absolutnie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Rozumiem pana ministra, dlatego że już nieraz słyszałem od niego różne wypowiedzi, natomiast po panu pośle Czesławie nie spodziewałam się tego.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

W życiu nie powiedziałbym, że ten… tylko po prostu mówię… W każdym razie, jeżeli chodzi o pana profesora Śniegockiego, myślę, że jakiekolwiek zarzuty… Jeżeli czytam w zarzutach, że człowiek, który jest profesorem, absolwentem, pracownikiem naukowo-dydaktycznym Wyższej Szkoły Morskiej, teraz Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, człowiek, który jest kapitanem żeglugi wielkiej, dowodzi załogą jak kapitan, myślę, że chyba jest to zaleta, że dowodzi jak kapitan, potrafi się odnaleźć, potrafi podjąć stanowczą decyzję w ekstremalnych, trudnych sytuacjach. Jeżeli ma doświadczenie, ma za sobą tytularne kwestie, a więc jest profesorem, kapitanem żeglugi wielkiej, wykładowcą, naukowcem, to cóż trzeba więcej. Cóż trzeba więcej? Myślę, że trzeba tutaj poskromić swoje zapędy polityczne i oceniać kwestie obiektywnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję. Jestem przekonany, że pan profesor naprawdę sam się doskonale obronił i obroni. Nie występujmy tu w roli adwokatów.

Jeszcze pan poseł Płażyński chciał zabrać głos.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Rzeczywiście jest to dla mnie miła wiadomość, że AICS przyjeżdża do Gdańska. Panie prezesie, na pewno jest to duże wyróżnienie. Jak ktoś sobie nie radzi, to nie daje mu się szansy organizowania takiego wydarzenia. Tutaj chapeau bas. Chyba nigdy nie było ich w Gdańsku, przynajmniej o tym nie słyszałem. Liczę na to, że zostanę zaproszony, jak i inni oczywiście posłowie z Pomorza, dlatego że jest to duża rzecz.

Natomiast jeżeli chodzi o dane, które zostały nam zaprezentowane, rzeczywiście na moje oko nie wyglądają one jakoś niepokojąco. Jest przedstawiony przychód, koszty z ostatnich 5 lat. Są one podobne, chociaż od 2021 r. widać niewielki spadek w przychodach. Chciałbym o to spytać. Panie prezesie, czy jest to w związku z pandemią, chociaż z drugiej strony w czasie pandemii statki też były przecież budowane? Tutaj chyba nie było jakiegoś wielkiego tąpnięcia. A więc proszę o informację. Bardzo cieszy to, że pan prezes czy pan minister zapowiedział, że będziecie państwo zajmować się także certyfikacją off shore. Jest to duża rzecz, która będzie trwać następne 20–30 lat nie tylko na polskich wodach terytorialnych, ale i szerzej. A zatem to też jest działalność, która może będzie dla nas korzystna także w innych częściach świata. W tym kontekście jednak nieco niepokoi mnie to, że nie jesteśmy certyfikatorem promów budowanych w ramach

„Batorego". Co to znaczy, jakbyście mogli państwu wyjaśnić, że jesteście jako drugi? Nie znam się na tym. Proszę tutaj o wyjaśnienie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Panie Zahorski, ograniczam panu czas do 2 minut.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Powiem krótko jedną rzecz odnośnie do zwolnień w PRS. Grzegorz Pettke, dyrektor pionu okrętowego, jedna z twarzy PRS, od lat rozpoznawalny wśród klientów zagranicznych, jeżdżący, sprzedający usługi PRS praktycznie po całym świecie, dostał wypowiedzenie dyscyplinarne. Myślę, że pan prezes może powiedzieć, z jakiego powodu. Następnie w wyniku rozmowy, chyba obawy przed pójściem do sądu, zostało to zamienione na porozumienie stron, z sześciomiesięczną odprawą. Jest to jedna sprawa.

Druga sprawa. Myślę, że można podejść poważnie do dokumentu, który został złożony w Komisji przez człowieka, który 14 lat zarządzał Polskim Rejestrem Statków. Myślę, że jego słowa są jak najbardziej uzasadnione.

I ostatnia rzecz. Nie jest prawdą, że jest dual class, nie jest prawdą, że PRS jest drugim klasyfikatorem, jeżeli chodzi o promy z Remontowej, dlatego że proszę państwa, PRS jest tylko i wyłącznie inżynierem kontraktu nadzorującym zlecenia dla banków. To banki wynajęły PRS, natomiast nie jest on drugą klasą. Dwie klasy czy dual class były robione wtedy, kiedy były budowane statki PŻM w Chinach. Wtedy jest na przykład nadzór DNV, a dual class jest właśnie PRS. Wtedy mamy współpracę dwóch klasyfikatorów. Jest to dobre rozwiązanie. PRS tylko na tym zyskuje. W przypadku promów kompletnie dano, nie powiem co, ale nie jest drugim klasyfikatorem. A zatem to, co pan mówi, nie jest prawdą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan profesor.

Prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA Henryk Śniegocki:

Może najpierw pan poseł.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze pan poseł Płażyński. Jednak przewodniczący ma swoje prawa. Niech pan profesor potwierdzi, że dostanie zaproszenie.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę zaprosić nie tylko mnie, ale wszystkich posłów z Pomorza albo z naszej Komisji.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie tylko z PiS-u.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mówię, że wszystkich. Myślę, że dobry obyczaj nakazuje wszystkich. Natomiast co do tego, co powiedział pan pełnomocnik, rzeczywiście dostaliśmy jakiś dokument. Zresztą rozmawiałem też z panami, odwiedzili mnie w biurze. Są to panowie, pracownicy PRS. To oni są autorami listu do naszej Komisji. Nie mam zastrzeżeń do przebiegu ich kariery, widać, że są wieloletnimi pracownikami PRS, natomiast wątpliwości, które przedstawili w piśmie, drodzy panowie, są bardzo ogólne. Trudno, żeby były bardziej ogólne. Nie wytykając im braku wiedzy, fachowości, dlatego że na pewno są fachowcami, trzeba zauważyć, że w mojej ocenie nie ma tutaj jakichś konkretnych zarzutów. Są bardzo miękkie zarzuty. Jedyne dane, które się pojawiają, konkretne dane, które się pojawiają w odpowiedzi z ministerstwa, raczej są uspokajające. A kiedy dzisiaj słyszę,

że AICS przyjeżdża do Gdańska, to tym bardziej mnie to uspokaja. Martwiłbym się, gdyby było…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję.

Panie profesorze, ma pan prawo podsumować dyskusję.

Prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA Henryk Śniegocki:

Może najpierw odpowiem panu posłowi Płażyńskiemu odnośnie do tego, co się działo, jeżeli chodzi o nasze przychody. Okres pandemii to były maseczki. Tutaj PRS wstrzelił się, jak pan poseł zobaczy, jest pik. Pion certyfikacji zarobił sporo na maseczkach, natomiast jeżeli chodzi o działalność pionu okrętowego, była ona taka sama. Wzrosła, trochę wzrastała. Były to maseczki. Teraz nie ma maseczek, ale pion nadrabia, jest inna certyfikacja. Wchodzimy w certyfikację artykułów spożywczych, nadrabiamy. Był pik, ale pik zjechał w jednym pionie. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz. Może odnośnie do tego, czy pan, panie pośle, czy państwo dobrze to przeczytali. Są to panowie z politechniki, panowie techniczni, doktorzy. Czy zauważyliście, jak to jest napisane? Po pierwsze, AICS ma w tej chwili nie 12 towarzystw, tylko 11 towarzystw. Jest to pierwszy błąd. Kolejne. Jeżeli chodzi o mnie, chodzi o zdyskredytowanie mnie. Byłem pracownikiem naukowo-dydaktycznym, 14 lat byłem prorektorem, zarządzałem statkami, przez lata zarządzałem spółką uczelnianą z dużym sukcesem. „Dar Młodzieży” ma 40 lat i bezpiecznie pływa. Gdybyśmy dalej zobaczyli, współpracuję z panem przewodniczącym rady nadzorczej, ponieważ jesteśmy kumplami z Konwentu Morskiego. Pan Jankowski także jest w Konwencie Morskim, był nawet przede mną. Nie wiem, dlaczego nie zakumplował się z panem Siedlikowskim. Nie można rozmawiać w tych kategoriach. Faktycznie poznałem pana Siedlikowskiego w Konwencie Morskim, gdzie jestem wiceprzewodniczącym.

Dalej, proszę państwa, mówimy, że szefem PRS ma zostać absolwent politechniki. Pan Pettke, pan Rudziński są to absolwenci Wyższej Szkoły Morskiej. Pan Jankowski wypromował ich. Są to panowie, którzy nie zrobili kariery morskiej. Szkołę morską liznęli troszeczkę na morzu i poszli gdzieś tam szukać zatrudnienia na lądzie. Ci panowie są nieprecyzyjni. Z jednej strony ja będąc kapitanem, absolwentem, wieloletnim prorektorem, jestem złym kandydatem. Będąc kapitanem na statkach, współpracowałem z Germanischer Lloyd, z DVN. Na uczelni także mieliśmy takie relacje. Mam naprawdę dużą wiedzę o towarzystwach.

Długofalowa wizja rozwoju związana z wiekiem. Myślę, że to zależy od osobowości. Jeden starzeje szybciej, drugi później. Może ci panowie mają takie problemy, ja ich nie mam. Mam nie tylko wizję PRS, ale dalej pracuję na uczelni, mam doktoranta, mam dyplomantów. Mam wizję, mam m.in. tematy dotyczące PRS, sprzedaję im, co to jest PRS. Jest to dla mnie…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie profesorze, życzę dużo zdrowia.

Prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA Henryk Śniegocki:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze wielu lat pracy, dużo sukcesów.

Wobec wyczerpania… Jeszcze pani się zgłaszała? Bardzo proszę, już w trybie ekspresowym.

Przewodnicząca Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” przy Polskim Rejestrze Statków SA Kinga Lowińska-Neumann:

Kinga Lowińska-Neumann, przewodnicząca związków zawodowych w Polskim Rejestrze Statków.

Potwierdzamy, że sytuacja finansowa jest stabilna. Za poprzedni rok i za ten kwartał zanotowaliśmy bardzo dobry wynik finansowy, niemniej jednak dzisiaj mieliśmy się skupić na tym, żeby porozmawiać w kwestii polityki kadrowej w PRS. Ponieważ

reprezentujemy stronę społeczną, zgłaszaliśmy te sprawy już wielokrotnie na spotkaniach z panem prezesem, z zarządem, zgłaszaliśmy, pisaliśmy pisma również do rady nadzorczej, również do Ministerstwa Infrastruktury na ręce pana Marka Gróbarczyka. W roku 2022 dostaliśmy odpowiedź z ministerstwa. Podpisał się pod tym panem Marek Gróbarczyk. Proponuje się, żeby w PRS wprowadzić działania naprawcze odnoszące się do kluczowych obszarów sfery zarządzania, opracowania instrukcji planowania kosztów wynagrodzeń, która będzie zawierała model kosztów na kolejne lata obrotowe.

Króciutko o średnim zatrudnieniu w PRS. Na koniec 2021 r. było to 246 osób, na koniec 2022 r. były to 232 osoby i na koniec pierwszego kwartału 218 osób. Tendencja, jeżeli chodzi o liczbę osób, jest niestety spadkowa. Zgadzamy się tutaj z panem prezesem, że sytuacja jest stabilna. Nie mamy sytuacji, że w spółce dzieje się coś niedobrego. Dlaczego tutaj się pojawiliśmy i w ogóle zabieramy głos? Chcemy zwrócić uwagę na to, że po prostu trzeba zapewnić odpowiednią liczbę i jakość naszych pracowników celem utrzymania dobrej passy i tego, o czym tutaj była mowa, że zapraszamy AICS do Gdańska, z czego jesteśmy bardzo dumni.

Było pytanie o to, od kiedy rozmawiamy o układzie zbiorowym pracy. Dosyć długo, jak dla nas za długo. Rozmawiamy od listopada zeszłego roku. Natomiast umówiliśmy się też, że do 30 czerwca pojawią się zmiany. Mamy nadzieję, że zmiany się pojawią, dlatego że PRS to są ludzie, to są kompetencje. To nie fabryka grzebieni, z szacunkiem dla tych, którzy produkują grzebienie. Natomiast my musimy zadbać o naszych ludzi. Dlatego chcieliśmy zabrać głos. Mamy nadzieję, wierzymy, że po dzisiejszym spotkaniu pójdzie to w dobrym kierunku, że wprowadzimy zmiany w układzie zbiorowym pracy, dlatego że pracownicy po prostu na nie czekają. Czekają na to, żeby nasze pensje bardziej odpowiadały realiom rynkowym. Dzisiaj była tutaj mowa o DNV, który przecież także działa w Trójmieście. Chcemy mieć polskiego klasyfikatora. Wierzę, że tak jak wszyscy jesteśmy na tej sali, chcemy mieć polskiego klasyfikatora. Powinniśmy zrobić wszystko, żeby to miejsce pracy było atrakcyjnym miejscem dla mądrych, polskich głów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Dziękuję, że pozostawia nas pani z nadzieją.

Przewodnicząca KZ NSZZ „Solidarność” przy Polskim Rejestrze Statków SA Kinga Lowińska-Neumann:

Z nadzieją, ale chciałabym też wyjść z nadzieją dla pracowników.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

W wypowiedzi było sporo nadziei. Za to dziękuję. Panie prezesie, panie profesorze, jeszcze sporo pracy przed panem.

Wobec wyczerpania porządku dziennego zamykam posiedzenie Komisji.